JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 32

Samochód

30 groszy

11. maj 1930

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

Dokoła świata na motocyklu



Porucznik Kralichek, przewodniczący rosyjskiej I. M. C. A. w Szanghaju, podjął przed półtora rokiem na motocyklu, rajd dokoła świata, przejechał on dotąd 18 krajów o trasie 32 000 mil. Obecnie znajduje się w St. Louis, skąd wyruszy do Chin, swego ostatniego etapu.

Targi Poznańskie bez salonu samochodowego

Tydzień targowy minął! Tegoroczne Targi Poznańskie zapowiadały się jak najgorzej; tem milszą była niespodzianka, jaką zgotowało zamknięcie Targów i wyciągnięcie końcowego z nich bilansu.

Trzebaby być bajkopisarzem, aby w sposób godny opisać czary i dziwy, dziejące się w nocach przedwystawowych i przedtargowych w Polsce! Gdy w sobotę 26-go kwietnia wieczorem przebiegaliśmy tereny Targów, kurczyło nam się serce: moc pustych miejsc, stoisk nie przybranych, skrzyń nie odpakowanych, a na tem tle ludek roboczy: malarzy, stolarzy, elektrotechników, dekoratorów, robotników transportowych, biegających tu i tam, malujących, wspinających się na drabki, przybijających jutę na ścianach, — jednem słowem: pracujących w pocie czoła nad przygotowaniem stoisk do uroczystości otwarcia Targów. Wrażenie ogólne: chaos, moc pustych miejsc . . .

Następnego dnia — oficjalna wizyta przedstawicieli rządowych w towarzystwie wybitnych gości zagranicznych i krajowych. Zdumionym naszym oczom ukazuje się niespodziewany zgoła obraz stoisk pięknie udekorowanych, w towary bogato uposażonych, zapełniających przyzwoicie pawilony targowe. Tylko jeden pałac targowy na pierwszem piętrze robił wrażenie nieco opuszczone. Natomiast w innych pawilonach: w halach centralnych i włókienniczych, na parterze pałacu targowego, w pawilonie elektrotechnicznym i na pięknie kolumnadą otoczonym terenie otwartym, pustych miejsc prawie nie widać. Są ludzie, którym nie podoba się, że hala ciężkiego przemysłu i wieża górnośląska stały pustką, że wogóle w roku bieżącym były niepotrzebne. Ależ pamiętać musimy, że P. W. K. dała targom 14 200 mtr. kw. krytego terenu, które wzbogaciły metraż z roku 1928, wynoszący (bez domu administracyjnego) 26 000 metrów kw. Przybytek po wystawie wynosi więc 54,6%.

Czy można w tych warunkach inflacji terenu wystawowego dziwić się, że dwa pawilony pozostały zamknięte? Przecież gdyby wystawiał przemysł samochodowy — „zarezerwowany" dla tegorocznej M. W. K. T. — w takiej np. wieży górnośląskiej zabrakłoby miejsca! O ile wiemy, samochody zajmą na M. W. K. T. 12 tysięcy metrów . . .

No i kryzys! Opowiadały nam osoby, które zwiedziły targi w Medjolanie, że zapychano tam puste stoiska eksponatami, zwiezionemi z muzeów medjolańskich! Pewien nasz znajomy pokazywał nam okólnik targów budapesztańskich, zachęcających wystawców do wzięcia udziału w tej imprezie i stawiających im stoiska do dyspozycji — bezpłatnie, za darmo! Dalej jeszcze poszła Antwerpja, która nawet w szeregu wypadków zobowiązała się odwieźć na własny rachunek eksponaty wystawiającemu! Wszystkie te anomalje świadczą dobitnie o ujemnych skutkach powszechnego kryzysu, powstrzymującego zapęd ekspansyjny przemysłowców i kupców.

Wydaje się nam, że na tle naszkicowanych powyżej kłopotów targów zagranicznych, obesłanie naszej tegorocznej imprezy ocenić można stopniem: dostateczny.

Gorzej nieco przedstawiała się frekwencja na Targach. Okazało się, że ludzie liczą się z każdym złotym i że żal im 6 zł na bilet wstępu. Deputacja targowa obniżyła w poniedziałek (to jest w drugi dzień targowy) cenę wstępnego na 3 zł, względnie w dniu święta narodowego na 2 zł i przyczyniła się tem zarządzeniem do podniesienia liczby zwiedzających. Nawiasem mówiąc, piękna pogoda, która trwała przez cały tydzień targowy, również poniekąd ujemnie wpłynęła na ilość zwiedzających, gdyż sporo ludzi wolało w chwilach wolnych pojechać poza miasto, niż zwiedzać stoiska.

Natomiast z całą pewnością można już stwierdzić, że wystawcy, obsyłający targi, w nadziei zawarcia nowych transakcyj (bo są tacy, którzy wystawiają głównie dla celów reprezentacyjnych, reklamowych), otóż, że ta pierwsza kategorja wystawców naogół jest zadowolona ze swego udziału. W dziale maszyn rolniczych zainaugurował ktoś kampanję sprzedaży, kupnem lokomobili stacyjnej Cegielskiego; transakcję dokonano w pół godziny po otwarciu Targów; to już rekord w swoim rodzaju! W innych branżach również widzieliśmy zadowolone twarze. Okazało się, że cena biletu nie odstraszyła rzeczywistych nabywców, tych, którzy przybyli na Targi, aby dokonać zakupu. Zresztą trzeba pamiętać, że Dyrekcja rozesłała w stu kilkudziesięciu tysiącach egzemplarzy zaproszenia na Targi, uprawniające do nabycia biletu wstępu po cenie ulgowej.

Propaganda krajowa była wystarczająca. Nie można tego powiedzieć, z równą stanowczością o reklamie zagranicą. Ale, kto zna koszty kampanji reklamowych na Zachodzie, wie dobrze, że trzeba miljonowych funduszów dla osiągnięcia pozytywnych rezultatów z propagandy. Na to nas nie stać. Swoją drogą przekonaliśmy się, że w zakresie możliwości swoich, Targi Poznańskie przy pomocy sztabu przedstawicieli zagranicznych zrobiły wszystko, co dało się zrobić, aby zareklamować swoją imprezę w obcych państwach.

Na zakończenie kilka słów w sprawie — że się tak wyrazimy — osobistej. Piszący te słowa nie jest kupcem, a raczej publicystą. Otóż autor spostrzegł na Targach szereg bardzo ciekawych rzeczy i zrobił moc spostrzeżeń bardzo interesujących, zarówno w rozlicznych stoiskach krajowych jak i zagranicznych (francuskiem, finlandzkiem, brazylijskiem, chilijskiem, serbskiem, syryjskiem itd.), a cóż dopiero ujrzałby kupiec, dla którego przecież Targi stworzono! Naprawdę, warto i trzeba było zwiedzić Targi. Automobilista znalazłby w kilku stoiskach interesujące go nowości.

Przedewszystkiem rzucały się w oczy postępy w dziedzinie motoryzacji i środków transportowych i maszyn rolniczych. Szczególnie podpadała mnogość małych platform, służących do transportu towarów w obrębie fabryk, dworców kolejowych, składów spedycyjnych itp. Wprawdzie motocykle dla dostawy towarów nie są nowością, jednak w naszych stosunkach mało ich jeszcze widać, dlatego budziły zainteresowanie tego rodzaju eksponaty, których na Targach było kilka.

Również bardzo interesujące były różne drobnostki dla automobilisty. Naprzykład stoliczek z dwoma fotelikami, dający się składać w formę kufereczka, ważącego nie więcej niż 4 kg. Praktyczna ta nowość kosztuje 80 zł, względnie 120 zł (z czterema fotelikami) i służy celom piknikowym podczas wycieczek samochodowych. W tym samym stoisku, w którym oglądaliśmy wspomniane stoliczki samochodowe, ujrzeliśmy automatyczną gaśnicę automobilową, zapobiegającą pożarowi w sposób samoczynny; mianowicie zawieszona nad karburatorem gaśnica zaopatrzona jest w trzy pasma taśmy celuloidowej, która w razie wybuchnięcia pożaru zapala się i wprowadza automatycznie gaśnicę w ruch; opowiadano nam, że zdarzył się szereg wypadków, iż automobiliści dopiero przypadkowo, po dotarciu na miejsce przeznaczenia zauważali, że w drodze groził im pożar ugaszony automatycznie, bez wiedzy szofera, przez ową gaśnicę.

W innym stoisku pokazano nam zegar taksówkowy, posiadający oświetloną chorągiewkę i wydający kwity na koszt przejazdu. Tamże zauważyliśmy praktyczne tachometry rejestrujące, nietylko długość przebytej trasy, ale i poszczególne tempa jazdy; nazwano ten automat „ukrytym policjantem w motorze", jako, że posługuje się nim policja dla badania szybkości jazdy autobusów.

Swoją drogą nie można tegorocznych targów mierzyć zwykłą miarą zainteresowania automobilisty eksponatami samochodowemi: jak bowiem wspomnieliśmy, w roku bieżącym samochody zarezerwowano dla M. W. K. T., która przygotowuje nam największy salon automobilowy, jaki kiedykolwiek w Polsce widziano.

Komunikacja powietrzna z Rumunją

Dnia 14. b. m. udała się, jak wiadomo, do Bukaresztu polska delegacja lotnicza w składzie: przedstawiciela Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, p. Inż. W. Szaniawskiego, Dyrektora Polskich Linij Lotniczych „Lot", p. Inż. Wacława Makowskiego, Doradcy Prawnego Polskich Linij Lotniczych „Lot", p. Dra H. Góreckiego, i Szefa Oddziału Polskich Linij Lotniczych „Lot" w Katowicach. p. H. Jakubowskiego.

Celem poinformowania się o celu podróży, zwróciliśmy się do Dyrektora Polskich Linij Lotniczych „Lot", p. Inż. Wacława Makowskiego, z prośbą o udzielenie nam wywiadu:

„Jaki był cel podróży do stolicy Rumunji?"

„Celem podróży było omówienie szczegółów eksploatacyjnych w związku z podjęciem komunikacji powietrznej na szlaku Lwów—Bukareszt".

„O ile nam wiadomo, rokowania w tej sprawie toczą się już od wielu lat i jeszcze w roku 1925-tym odbył się próbny lot na linji Warszawa—Bukareszt?"

„Tak jest. Załatwienie sprawy wymagało dłuższego czasu, a przedewszystkiem zawarcia umowy lotniczej między Polską a Rumunją, którą zaparafowano w Warszawie dopiero w dniu 31 stycznia r. b. Chociaż umowa nie została jeszcze definitywnie zawarta, rządy obu państw zgodziły się udzielić Polskim Linjom Lotniczym „Lot" koncesji na obsługiwanie wspomnianej linji, dopiero zatem obecnie mogliśmy omówić warunki eksploatacyjne. Koncesję otrzymaliśmy i w myśl niej Polskie Linje Lotnicze „Lot" od dnia 1 czerwca 1930 r. obsługiwać będą szlak Warszawa — Lwów — Czerniowce — Galatz — Bukareszt.

Samoloty kursować będą:

z Warszawy — w poniedziałki, środy i piątki,

z Bukaresztu zaś — we wtorki, czwartki i soboty.

Czas podróży między Warszawą a Bukaresztem, z międzylądowaniem we Lwowie, Czerniowcach i Galatzu, wyniesie około 9-ciu godzin (koleją około godzin 30-tu)."

„Na jakich samolotach będzie się odbywał ruch?"

„Do eksploatacji nowej linji użyjemy wyłącznie samolotów, wyrabianych w Polsce. W roku bieżącym będziemy latać na samolotach, mieszczących po 10 osób, fabryki Plage i Laśkiewicz, typu Fokker F. VII b., wyposażonych w trzy silniki również wyrobu krajowego (fabryki Skoda na Okęciu pod Warszawą), typu Wright.

Obecnie naszą podróż odbyliśmy na wyżej wymienionym samolocie i lecąc z Bukaresztu do Warszawy bez przerwy, przebyliśmy drogę w ciągu 6-ciu godzin.

Samochodem przez Gobi i Mongolję

Ryczący szatan. — Żywy Budda. — Remont samochodu w drodze. — Przygody w drodze. — Powrót do Polski

III.

Dziwaczne wierzenia Mongołów powstały z połączenia buddyzmu, który przynieśli emisarjusze z Chin, ze staremi wierzeniami tuziemców. Głową religji był widomy bóg, żywy Budda, mający siedzibę w Ułan-Bator. Zarządzał on sprawami religijnemi, odbierając cześć boską. Dzięki przeróżnym wpływom podległych mu lamów i ciemnocie mieszkańców Mongolji, był faktycznym władcą całej prowincji o obszarze 5—6 razy większym od dzisiejszej Polski. Wszystko co pochodziło od żywego Buddy było święte, używano jako lekarstwo, a przedmioty, których raczył tknąć, miały na sobie piętno wiecznej świętości. Żywy Budda posiadał dwa z przepychem urządzone palace; letni, cały malowany na kolor zielony, i zimowy, malowany na kolor biały, skąd prowadzi do kumironi (klasztoru) most. Przejście po tym moście przeznaczone było wyłącznie dla Żywego Boga, innym zaś zabronione pod karą śmierci. Za pałacami Żywego Boga wznoszą się góry Bogdo-Uł, zalesione, na przestrzeni około 80 klm kwadratowych. Wejście do tych lasów było zabronione pod karą śmierci, nawet dla wyższych lamów Żywego Boga. Nic dziwnego, że nie niepokojone od setek lat zwierzęta i ptactwo rozmnożyło się tam ogromnie.

Wejście do kumironi Wielkiego Buddy poprzedzała obowiązkowa trzykrotna wędrówka wokoło świątyni, w czasie której trzeba było wprawić w ruch wszystkie specjalnie skonstruowane przyrządy modlitewne, jeden od drugiego w odległości około ½ metra. W głównej świątyni poświęconej twórcy religji buddyjskiej, wznosi się pomnik Wielkiego Buddy, wysoki na 22 metry. Żywy Budda składał ofiary i zanosił modły do świętego świętych.

Ściany świątyni od wewnątrz pokryte są gęsto półkołami, na których porozstawiano setki tysięcy miniaturowych posągów Buddy w różnych postaciach. Na uroczystościach i ceremonjach nie udało mi się być, gdyż na to trzeba było uzyskać specjalne pozwolenie.

Ponieważ Żywy Budda podlega powszechnemu prawu śmierci, przeto na miejsce zmarłego poszukiwano noworodków płci męskiej, którzy przychodzą na świat w chwili zgonu dotychczasowego Boga. Nierzadko zdarzały się wypadki, że porozsyłani na wszystkie strony gońcy na miejsce zmarłego Buddy przywozili kilku noworodków. Wtedy przed kapłanami powstawało pytanie: który z kandydatów jest następcą zmarłego. W takich wypadkach zwoływali narady i decydowali. Kiedy w roku 1921 zmarł Bogdo, władze bolszewickie nie dopuściły do wyboru następcy. W ten sposób uśmiercili duszę Buddy, pozbawiając kraj błogosławieństwa, podług pojęć tuziemców.



Najwyższy dostojnik wyznania buddyjskiego w Mongolji, wnuk Dżingis-Chana.

Ponieważ do roku 1920 komunikacja w Mongolji odbywała się wyłącznie na wielbłądach i wołach, przeto samochód, bardzo szybko uzyskał uznanie, gdyż przedtem podróż od Kałganu do Urgi trwała 45—50 dni na wielbłądach, a na wołach od 75 do 85 dni, podczas gdy samochód przebywa ją w przeciągu 5 do 6 dni. Bywają wypadki, że samochód też idzie 12—15 dni i wtedy pasażerowie nie grymaszą, porównując jazdę na wołach.

W Europie zazwyczaj szoferzy stosują się do zarządzeń pracodawcy, tymczasem w Mongolji role się zmieniają. W drodze rozkazuje szofer, a pasażerowie, choćby to byli najwyżsi dygnitarze, muszą słuchać. Niejednokrotnie zdarzało się i mnie, że wyżsi urzędnicy, dyplomaci chińscy, przedstawiciele wielkich firm handlowych, rozkopywali wspólnie ze mną śnieg, lub przenosili przez wodę ładunki z drogiemi skórami i innymi towarami.

Nic tak nie zbliża ludzi, jak wspólne troski. Kiedy szofer oddali się na 2 i więcej tysięcy klm od ludzi i świata, wtedy staje się dla pasażera wszystkiem, gdyż tylko od niego zależy ich los, a nawet i życie, a szczególnie zimową porą, jak to miało miejsce w 25 roku w okolicy Cycyn-banu, gdzie handlowiec Szapiro zamarzł w śniegach wraz z szoferem Logostinym. — Był to jedyny wypadek, kiedy szofer nie dowiózł powierzonego sobie pasażera. W każdym innym wypadku, szofer wychodzi cało, a z nim i pasażerowie.

Nierzadko zdarzają się przykre uszkodzenia samochodu z nadmiernego przeładowania i złej drogi, ale szofer zawsze je usunie i powróci do miejsca przeznaczenia choćby nawet pękła rama, czy rozsypały się koła, albo pogięły korbowody, od zassania wody w cylindry, podczas przeprawy przez rzeki, — w każdym wypadku gobijski szofer da sobie radę, gdyż jadąc w drogę, bierze ze sobą wszystkie zapasowe części samochodu, jako też i narzędzi tyle, ażeby mógł dać sobie radę bez obcej pomocy.

Przytoczę tu jeden z epizodów, kiedy pasażerowie odmówili swej pomocy szoferowi. — Przyjaciel mój Kowienko, jadąc z Wierchnieudińska do Ułan-Bator, zabrał trupę teatralnych artystów Rosjan, złożoną z 7 osób. Gdy samochód zagrzązł w błocie i Kowienko nie mógł go wydobyć, zwrócił się do pasażerów, żeby popchnęli samochód. Jadący nie chcieli wejść w błoto i pobrudzić sobie obuwia, wtedy Kowienko najspokojniej zabrał się do sporządzania obiadu, potem zdjął pościel z wozu,



Liczne miasta w Mongolji nie posiadają wodociągów, a wodę dostarczają mieszkańcom za opłatą specjalni rozwoziciele.

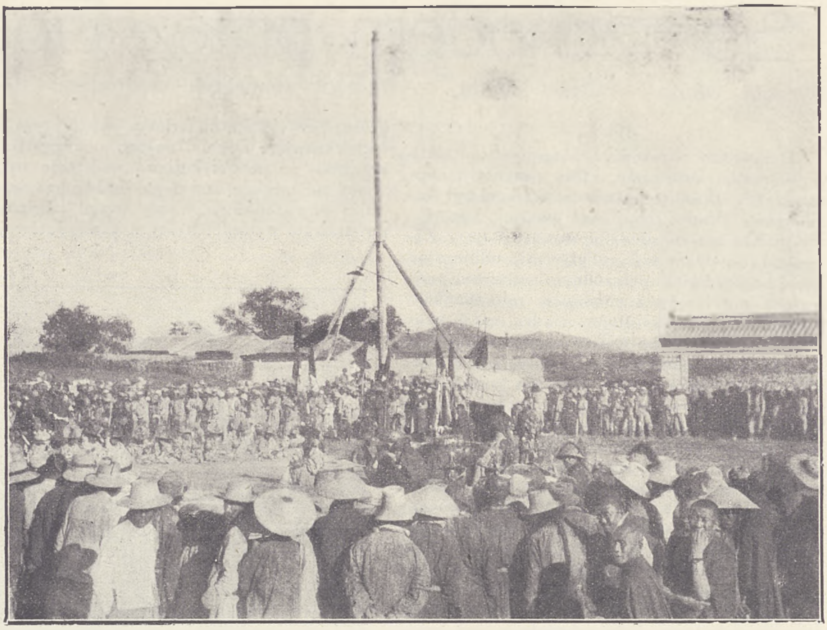
a znalazłszy suchą górkę, ułożył się do snu. Widząc to, pasażerowie, zwrócili się do niego:
— Kiedy pojedziemy, towarzyszu?

— Jak błoto wyschnie, — odrzekł Kowienko.

Cóż mieli robić nieposłuszni pasażerowie? Pora była letnia, a błoto w tem miejscu nie wysychało nigdy. Poszeptali między sobą, zgodzili się pomóc szoferowi. Dzięki tej pomocy, po kilku minutach pojechali dalej, a gdy napotkali po drodze drugi samochód, również w błocie, przy którym pasażerowie w pocie czoła pracowali, wtedy przekonali się, że inaczej nie można podróżować po Mongolji, jak tylko przy współpracy pasażera z szoferem.

Podobnych wypadków mógłbym przytoczyć bardzo dużo, ale uważam, że z tego co powiedziałem, można wyobrazić sobie warunki, w jakich odbywa się komunikacja samochodem w Mongolji.

Wracając z Dzacektu-honu do Ułan-Bator miałem dość poważną przygodę. Było to w końcu sierpnia, wtedy to właśnie największe padają deszcze, z powodu których rzeki znacznie wzbierają. Na samochodzie miałem nie wiele towaru i jednego Mongoła, który jechał na zjazd do Urgi. Kilka poważnych rzek, jak to: Ligin-goł, Tujen-goł, Bajdryk, Szylin-goł, przejechałem dość szczęśliwie, ale w niewielwiej rzeczułce, którą kilkakrotnie przejeżdżałem bez trudu, tym razem zawiodło mnie szczęście. Dzika górzysta rzeczka wezbrała, a w tych miejscach, gdzie był przejazd, powyrywała głębokie doły, w które właśnie wpadłem tak głęboko, że cały motor zanurzył się w wodzie. Nie zdążyłem zdjąć butów, gdy cały samochód pogrążył się już w wodzie. Mongoł przeląkł się niezmiernie, gdyż pływać nie umiał. Woda zabierała z samochodu wszystko, co nie było przywiązane. Pierwszy wydostałem się na brzeg, a Mongoł bez mojej pomocy bał się opuścić samochodu, więc opasałem go długim sznurkiem, poczem sam wyszedłem na brzeg, kiedy wreszcie Mongoł odważył się wyjść z samochodu, w jednej chwili woda porwała go na fale. Ja, trzymając za sznurek, przywlokłem go do brzegu, ale mój Mongoł zdążył już tak napompować się wodą, że był nieprzytomny. Zabrałem się żywo do wypompowania z niego wody, co też mi się udało. Ale z wozem było znacznie gorzej, gdyż woda podmyła go tak, że tylko trochę szyby było widać. Po pomoc udałem się pieszo do Lamo-gigienu, skąd przybyło kilkunastu Mongołów z wielbłądami i zaczęło się wydobywanie samochodu. Pomimo 12 wielbłądów i 4 woły nie mogły samochodu ruszyć z miejsca, gdyż piasek i drobne kamienie tak zamuliły wóz, że stanowiły z nim jedną całość. Dopiero na trzeci dzień, kiedy woda opadła, udało się nam postawić wóz na koła i wtedy wydobyć na brzeg. Z motorem miałem dużo roboty, gdyż korbowody dwa były pogięte, a w karterze zamiast oliwy, było pełno piasku. Mongoł po przybyciu do Ułan-Bator powiedział, że nigdy więcej nie pojedzie samochodem.



Fragment uroczystości religijnej w Kałganie.

W krótkim czasie, bo zaledwie po 2-ch latach zdobyłem już dwa własne samochody i, gdyby władze sowieckie nie robiły utrudnień prywatnym przedsiębiorcom, mógłbym w Mongolji dojść do wielkiej fortuny. Władze sowiecko-mongolskie zorganizowały jeden wielki auto-transport, do którego proponowały mi wstąpić. Taka propozycja nie przypadała mi do gustu tembardziej, że przez ostatnie lata byłem zupełnie samodzielny. Przeto jeden samochód sprzedałem do autotransportu, na drugim wyjechałem wraz z rodziną do Mandżurji, a po załatwieniu formalności w Charbinie, wróciłem do Polski przez Syberję po 17 latach tułaczki.

Kazimierz Niemyski.



Gwar uliczny, nawoływania przekupniów, bicie gongów, oto co znamionuje małe miasteczka wschodnie.

Angielski sterowiec R 101

Pomimo całej polemiki, jaka toczy się obecnie w prasie angielskiej na temat sterowca R 101, opinja angielska naogół dumną jest z wyników, osiągniętych w dziedzinie techniki przy konstrukcji tego statku. Inżynierowie angielscy zastosowali tu bowiem wiele nowych formuł technicznych, zwłaszcza w budowie metalowego kadłuba. Kadłub, wbrew „systemowi Zeppelinów“ nie posiada stępki (kilu), która łączyłaby wszystkie jego kręgi. Kil taki musiałby być bardzo mocno zbudowany, a zatem i ciężki. W sterowcu angielskim przyjęty więc został inny system, mianowicie system poprzecznego belkowania, łączącego poszczególne kręgi armatury; system ten zastępuje w zupełności sposób „zeppelinowski“, posiadając przytem tę ogromną zaletę, że jest daleko lżejszy.

Kadłub sterowca wykonany jest częściowo ze stali, częściowo z duraluminium. R 101 posiada pięć ośmiocylindrowych silników „Beardmore Tornado“. Jako materjał pędny zastosowano paliwo ciężkie. Wielką zaletą olejów ciężkich jest stosunkowe bezpieczeństwo od ognia, gdyż zapalają się one dopiero przy 100°, co jest pierwszorzędnej wagi, zważywszy, iż zbiorniki gazowe sterowca napełnione są wodorem. Według początkowych obliczeń silniki miały dawać siłę 650 KM. przy 1 000 obrotach; okazało się jednak, iż ze względu na zbyt długie wały maszynowe i wynikające stąd wstrząśnienia, ilość obrotów musiała być zredukowana do 930. Start dokonywuje się zapomocą małego motoru wybuchowego.

Waga motoru wynosi 3.6 kilograma na 1 KM. Jest to dość znaczny ciężar, który ma być zredukowany w najbliższej przyszłości. Rozchód paliwa wynosi 178 gramów na 1 KM. na godzinę, czyli o ⅓ mniej niż przy użyciu motorów benzynowych.

Każdy silnik umieszczony jest w specjalnej komorze.

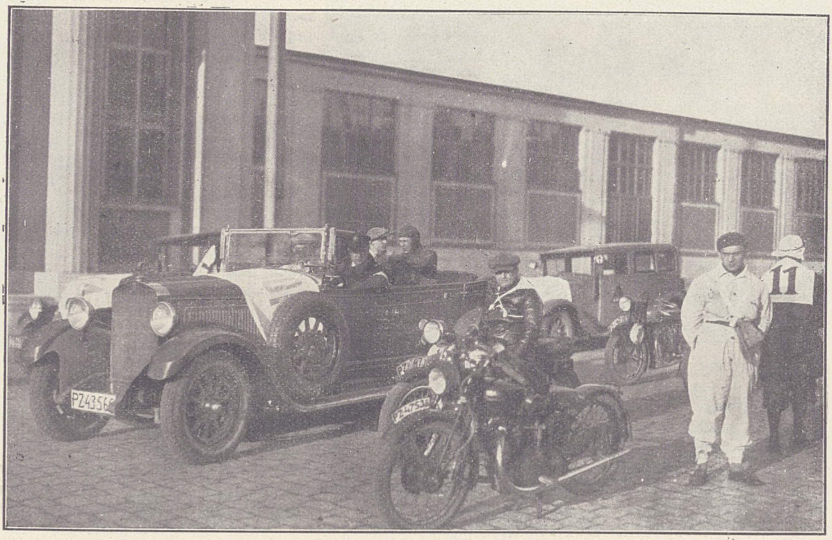
R 101 posiada zapas paliwa w ilości 29 ton, umieszczonego w zbiornikach 1 000-litrowych.

R. 101 zbudowany jest w zakładach w Cardington. Kosztował 450 000 funtów szterlingów, a w swej konstrukcji niczem się nie różni od swego bliźniaka R 100.

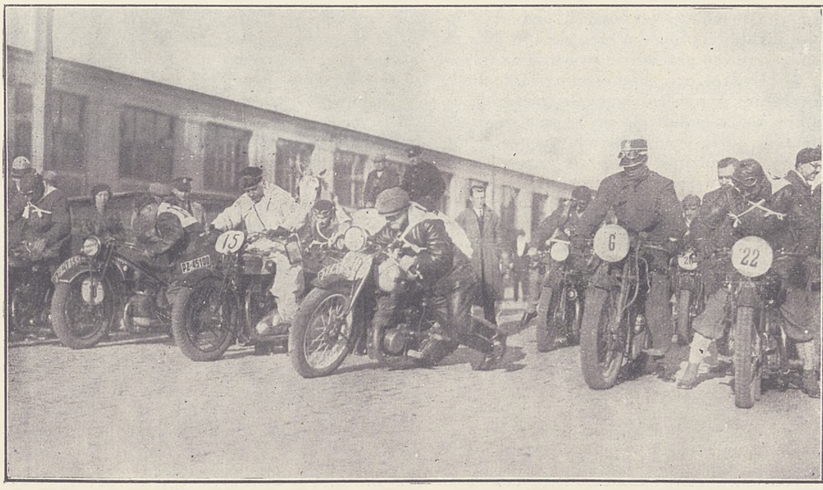
Pierwszy rajd motocyklowy „Unji"

Dzień 3-go i 4-go maja zajmie w historji oddziału motocyklowego Tow. Sport. „Unja" chlubne miejsce, bowiem w obu tych dniach odbył się jej pierwszy rajd, zakrojony na wielką skalę, którego trasa wynosiła 757 klm i w pierwszym swym etapie prowadziła przez Wrześnię, Gniezno, Inowrocław, Toruń, Grudziądz do Bydgoszczy, w drugim zaś przez Nakło, Wronki, Leszno, Jarocin, Kostrzyn do Poznania. Impreza, jak było do przewidzenia, wzbudziła wielkie zainteresowanie u zwolenników sportu motocyklowego, czego dowodem, że do startu stanęło 23 zawodników reprezentujących Wielkopolski Klub Motocyklowy, 3 pułk lotniczy, „Union" z Łodzi, Bydgoski Klub Motocyklowy oraz „Unję" poznańską.

Dnia 3-go punktualnie o godzinie 6-tej rano wyruszył komandor rajdu p. Fischer v. Mollard, na trasę, celem rozstawienia punktów kontrolnych, które na pierwszym etapie mieściły się w Trzemesznie (tajny) w Inowrocławiu i Grudziądzu (jawne). O godzinie 6,30 z przerwą 2 minutową wypuszczano do startu wszystkie maszyny kolejno od najsilniejszych do najsłabszych, a jako ostatnie maszyny z przyczepkami. Po dokonanym starcie wyruszył wóz końcowy, w którym mieścili się wicekomandorzy rajdu, których obowiązkiem było dopilnować, by kierowcy maszyn zdefektowanych na trasie nie posługiwali się obcą pomocą.



Na pół godziny przed startem wyruszył komandor rajdu p. Fischer v. Mollard.



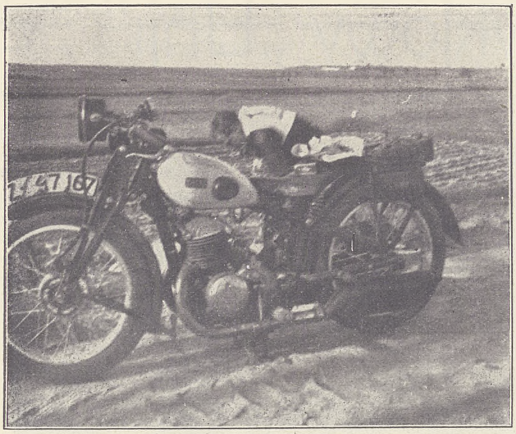
Punktualnie o godz. 6.34 nastąpił start maszyn o pojemności 500 ccm ...

Zaraz za Bramą Warszawską spotkaliśmy p. Lacherta na Sarolei z przyczepką, któremu wysadzał silnik, po naprawie defektu ruszył w dalszą drogę. Krótko przed Antoninem spotykamy mistrza Polski, p. Wargina, który był w trakcie zamiany dętki i wskutek tego właśnie defektu stracił blisko pół godziny na czasie, starając się w dalszym dystansie stratę wyrównać. Za Kostrzynem spotkaliśmy dalszą „ofiarę" rajdu, p. Czerniaka, który wskutek pęknięcia przednich widełek u swego motocykla oświadczył wycofanie się, oraz ewentualne kontynuowanie jazdy, ale już tylko dnia następnego i z Bydgoszczy. Przed Neklą jakby na przekorę wicekomandorem, spotkaliśmy znowu p. Lacherta, którego tego dnia prześladował dziwny pech. Po przeczyszczeniu karburatora, Sarolea z wózkiem wyruszyła dalej, jednakowoż uległa w samej Nekli katastrofie, gdyż najechana została przez wóz rzeźnicki. Koszyk Sarolei uległ częściowemu rozbiciu, zaś kierowca oprócz kilku drobnych ran, wyszedł z opresji cało. Podjechawszy naszym wozem do miejsca wypadku dowiadujemy się od naocznych świadków, że przed motocyklem posuwał się środkiem jezdni, w linji zygzakowatej jednokonny pojazd, który mimo ustawicznych sygnałów nie usunął się z drogi. Nieszczęście chciało, że kiedy p. Lachert pojazd ten wyminął, koń spłoszył się, skręcił raptownie w prawo i spowodował zderzenie. Niewiasta, która powoziła pojazdem, widząc katastrofę, nagle zawróciła w boczną drogę i nuże wyciągniętym galopem po polnych drogach uciekać. Niestety nie liczyła się z tem, że samochód jest cokolwiek szybszy od najszlachetniejszego nawet rumaka, to też wkrótce dogoniliśmy kobiecinę, którą zawróciliśmy do Nekli, gdzie na posterunku policyjnym spisano szczegółowy protokół. Sarolea po uskutecznieniu naprawy wózka, wyruszyła w dalszą drogę, niestety krótko przed Wrześnią mieliśmy znowu przyjemność spotkać ją.

Osiem kilometrów przed Wrześnią naprawiają szosę. Ciekawe, że w miejscu, gdzie rozpoczyna się nasyp kamieni, władze względnie przedsiębiorca, który pracę tę uskutecznia nie



... a w odstępach dwuminutowych maszyn słabszych i z przyczepkami.



(Po lewej:) Rajd to nie wyścig! Mistrza Polski p. B. Wargina zaraz na pierwszych kilometrach prześladuje pech. Widzimy go w trakcie zmiany dętki.

* * *

(Po prawej:) P. Lacherta na Sarolei z wózkiem prześladował nieustanny pech. Po rozbiciu wózka wskutek karambolu maszyna bezustannie wymagała naprawy.



postawił zapory. Czem to grozić może, szczególnie w nocy, gdzie odcinek ten wogóle nie jest oświetlony, łatwo można się domyśleć. W samej Wrześni znowu spotykamy p. Lacherta przy tankowaniu, który oświadcza, że wycofuje się z rajdu, jednakowoż ludzi się nadzieją, że po przeczyszczeniu karburatora oraz zamianie świecy podąży za nami do Bydgoszczy i stamtąd wystartuje do drugiego etapu. Pod Wrześnią spotykamy również dwóch motocyklistów z Łodzi, którzy udawali się do Inowrocławia, na odbywające się tam imprezy motocyklowe. Odtąd wóz końcowy, który na przebycie 46-ciu kilometrów potrzebował blisko 5 godzin, zaczyna doganiać stracony czas, niestety ani do Trzemeszna, ani do Inowrocławia nie spotkał po drodze żadnego uczestnika.

W Inowrocławiu na punkcie kontrolnym zastajemy p. Zygmunta Kochańskiego, który po doręczeniu listy kontrolnej wyrusza prostą drogą na Bydgoszcz, by tam nadal podjąć swe urzędowanie. Ruszamy w dalszą drogę przez Toruń do Grudziądza, stwierdzając w czasie jazdy, że wszystkie drogi na Pomorzu, szczególnie zaś te, przez które prowadził rajd, znajdowały się w idealnym wprost stanie, czego niestety o drogach poznańskich, na niektórych odcinkach, powiedzieć nie możemy. Na punkcie kontrolnym w Grudziądzu, gdzie funkcje komisarzy sprawowali członkowie klubu motocyklowego pomorskiego, zastajemy kilku zawodników, wóz dla prasy oraz wóz wicekomandorski łącznikowy. W Grudziądzu postój wynosił jedną godzinę, to też uczestnicy mieli sposobność usunięcia różnych niedokładności pracy swych maszyn, zaopatrzeć się w materjał pędny, ze stacji benzynowej, która znajdowała się na miejscu. Po przeszło godzinnym postoju, w czasie którego mieliśmy sposobność posilić się w pobliskiej strzelnicy, wyruszamy w dalszą drogę. Odcinek ten, prowadzący przez Świecie, należał pod względem drogi jak i malowniczości okolicy do najpiękniejszych części całej trasy.

Punktualnie o godzinie 4-tej dojeżdżamy do Bydgoszczy, gdzie na powitanie naszego wozu wyjechał wóz „prasowy" oraz wicekomandora. Na miejscu dowiadujemy się, że za wyjątkiem dwu uczestników, którzy wycofali się na pierwszym etapie, reszta przybyła bez defektów . . ., ale z licznemi punktami karnemi. Wykazało się bowiem, że żaden z uczestników nie przybył w przepisowym czasie do punktów kontrolnych, a ci, którzy stracili na czasie, chcąc takowy wyrównać, pędzili z zawrotną szybkością, dochodzącą do 120 klm na godzinę, przez co oczywiście przybyli za wcześnie. W Bydgoszczy ulokowano samochody i motocykle w przygotowanych garażach, a uczestnicy zaś rozlokowali się w zamówionych kwaterach, gdzie oczekiwał ich zasłużony odpoczynek. O godzinie 8-mej wieczorem nastąpiło spotkanie wszystkich uczestników w jednym z lokali, gdzie prezes p. dr. Szulc oznajmił zmianę regulaminu, że w Bydgoszczy startować będą wpierw maszyny słabsze, a w końcu najsilniejsze i że uczestnik, którego maszyna ulegnie defektowi, jeśli straci na naprawę defektu więcej niż 90 minut, wykluczony zostaje z rajdu.

Z Bydgoszczy wyruszamy następnego dnia o godzinie 4,30 rano i teraz znowu niewdzięczną funkcję startera spełnia p. Kochański, prezes bydgoskiej Polonji przy współudziale członków miejscowego klubu motocyklowego. Ze względu na długość drugiego etapu, który wynosił 444 kilometry, ruszamy w drogę za ostatnim motocyklistą i już w samej Bydgoszczy dowiadujemy się, że 6 uczestników zbłądziwszy, pojechało fałszywą drogą. Kilkadziesiąt kilometrów za Bydgoszczą spotykamy naszego „pechowca" p. Lacherta z błogą miną, który ku naszemu zdziwieniu oświadcza nam, że poza konkursem bierze udział w dalszej jeździe, wychodząc z założenia, że imprezę tę osobiście traktuje jako turystyczno-sportową. Jeśli należałaby się nagroda „pocieszenia" to napewno powinnoby ją się przyznać właśnie temu wytrwałemu uczestnikowi, który cały drugi etap przebył bez żadnej przeszkody, a nawet przybył do Poznania jako 11-sty z rzędu, mając poza sobą dwu uczestników.

Kilka kilometrów za Nakłem spotykamy p. Kościańskiego, który właśnie ukończył zmianę przedniej dętki i z zawrotną szybkością ruszył w dalszą drogę. Do samego Grabówka nie spotkaliśmy żadnych uczestników, dopiero za tą wioską zauważyliśmy krzątającego się około swej maszyny p. Nowickiego, który u tylnego koła stracił 14 szprych i wskutek niemożliwości dalszej jazdy wycofał się z rajdu. Tamże spotykamy p. Lacherta, który swemu towarzyszowi niedoli udziela pomocy. W Sarbce za Ujściem spotykamy dalszych pechowców pp. Kościańskiego oraz Łączkowskiego. Obaj byli przy naprawie swych maszyn. Kościański po usunięciu defektu wyrusza w dalszą drogę, Łączkowski zaś po przekroczeniu regulaminem przewidzianego czasu na naprawę, zostaje zdyskwalifikowany. Był to ostatni uczestnik, którego pozostawiliśmy za sobą, poczem ruszamy w dalszą drogę, by nadrobić stracony czas.

Trasa prowadziła przez Chodzież, Czarnków, Wronki, Pniewy, Lwówek, Opalenicę, Grodzisk do Leszna, dokąd dojeżdżamy o godzinie 2-giej popołudniu. W Lesznie urząd komisarza sprawował p. kpt. Kozłowski z korp. kadetów, przy pomocy jednego z adeptów tej szkoły. W Lesznie dowiadujemy się, że z 19 uczestników, którzy wyruszyli z Bydgoszczy, do punktu kontrolnego zgłosiło się tylko 13-tu, wśród nich poza konkursem p. Lachert na Sarolei z przyczepką. Po krótkim postoju ruszamy dalej, ale już za Lesznem spotykamy się

(Dokończenie na str. 13-tej.)



Komisarze kontrolni w Lesznie bardzo sprawnie notowali czas i wypuszczali zawodników . . .



. . . dla których w Jarocinie na pukcie kontrolnym zwolenniczka sportu motorowego pani Fischer v. Mollard urządziła stację posiłkową.



Trzydzieści pięć miljonów samochodów!

Pewna amerykańska gazeta urządza rok rocznie ogólnoświatowy spis samochodów wszystkich krajów. Do współpracy zaprasza się wszelkiego rodzaju organizacje zawodowe, automobilkluby, przedstawicielstwa handlowe, placówki dyplomatyczne, konsulaty itd. z najodleglejszych zakątków świata. Jest rzeczą zrozumiałą, że cyfry te nie zawsze i nie dokładnie odpowiadają istotnemu stanowi rzeczy, gdyż spisy takie napotykają na wielkie trudności techniczne, choćby ze względu na prymitywny stan administracji w niektórych krajach egzotycznych. Dlatego też, jeśli chodzi o te państwa, trzeba się zadowolić cyframi zaokrąglonemi, w niektórych zaś wypadkach opierać się na przypuszczeniach.

Ostatni tego rodzaju spis „ludów samochodowych" sporządzony został przez ową redakcję amerykańską 1 stycznia b. r. i jako wynik ostateczny, czyli ilość samochodów na kuli ziemskiej dał cyfrę 34 897 323. Wchodzą tu w rachubę wszystkie pojazdy. które znajdują się w ruchu, czyli, że nie policzono tych ilości, które spoczywają w magazynach fabryk i handlarzy. Jednoczesny spis motocykli na świecie dał w wyniku cyfrę 2 56) 889.

O stałym wzroście międzynarodowego parku samochodowego dają najlepszy obraz niektóre poniższe cyfry. Pierwszy spis sporządzono w roku 1922, a wynik jego wynosił 12 588 949. Wzrost aż do chwili dzisiejszej wyniósł zatem okrągłych 176%. (Per 1 stycznia 1925 ilość samochodów wynosiła 21 374 506, w rok później 24 452 267, per 1 stycznia 1927: 27 527 238, 1928: 29 638 535 i 1929: 31 851 790.) W ciągu roku 1929 wyniósł zatem wzrost ilości samochodów na świecie 3 027 533 sztuk, czyli 9,5%.

Ameryka (północna i południowa razem) jest dzisiaj w posiadaniu 28 612 136 samochodów, Europa: 4 649 793, Australja i Oceanja 788 773, Azja: 509 256 i Afryka: 319 365. Wzrost parku samochodowego w ciągu ubiegłego roku wyniósł zatem: dla Azji 19,3%, Afryki: 16%, Europy: 12,4%, Australji: 11,5%, zaś dla Ameryki 11,3%.

Z pośród krążących obecnie po świecie 34 879 323 samochodów, przypada na same Stany Zjednoczone A. P. 26 564 659, czyli więcej niż 75%. Na drugiem miejscu krajów bogatych w samochody stoi Anglja ze znacznie już skromniejszą cyfrą 1 370 711 wozów, następnie Francja: 1 265 841 i Kanada 1 169 445. Polska zajmuje 28 miejsce ze swemi 38 319 samochodami, stojąc za Algierem, Urugwajem i Hawają, jednak daleko przed wieloma poważnemi państwami europejskiemi, jak Finlandja. Rumunja, Portugalja czy Węgry.

Największy procentualnie wzrost ilości samochodów od roku 1922 wykazał nasz sąsiad południowy: Czechosłowacja. Narodowy park samochodowy tego kraju wzrósł w ciągu wspomnianych 8 lat z 41 33 na 65 600, czyli równych 1 489%. Najmniejszy wzrost zanotować można w U. S. A., gdyż „tylko" 151%.

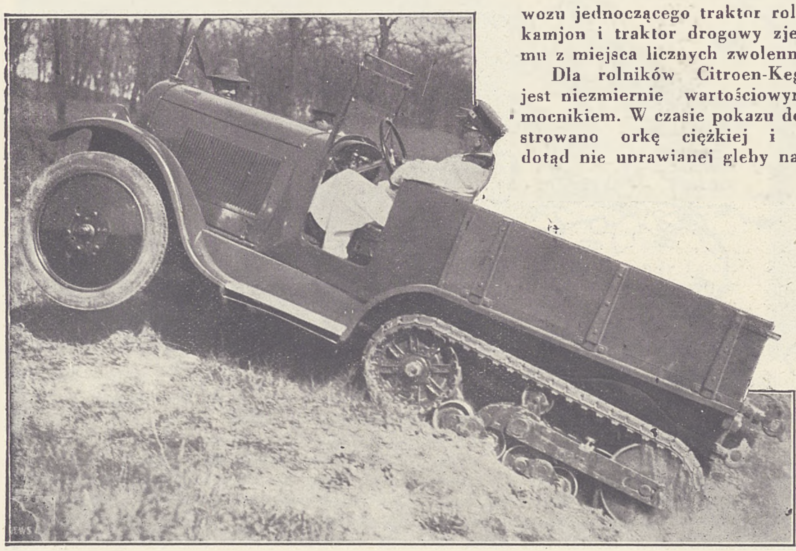
Poniżej podajemy dokładniejszą tabelkę stanu posiadania dla prawie wszystkich państw świata. Ten „autogeograficzny" spis, od krajów najzasobniejszych do najuboższych pod względem automobilizmu, zawiera częstokroć cyfry wręcz niespodziewane. Przyjrzyjmy mu się bliżej:

Stany Zjednoczone A. P. 26 564 649, Wielka Brytanja 1 370 711, Francja 1 265 841, Kanada 1 169 445, Niemcy 609 030, Australja 570 000, Argentyna 358 625, Włochy 230 509, Brazylja 188 349, Hiszpanja 178 176, Nowa Zelandja 173 815, Indje 164 275, Szwecja 144 519. Południowa Afryka 141 674, Belgja 140 328, Danja 103 249, Holandja 98 428, Japonja 90 465, Meksyk 80 653, Indje Holenderskie 70 883, Szwajcarja 70 650, Czechosłowacja 65 600, Kuba 48 544, Algier 44 910, Urugwaj 43 825, Hawaii 42 500, Norwegja 40 650, *Polska 38 319*. Malaja (angielska) 37 482, Irlandja 37 404, Finlandja 37 065, Chile 35 000, Austrja 34 500, Filipiny 32 000. Rumunja 31 922, Chiny 30 233, Portugalja 29 149, Egipt 26 385, Północna Irlandja 25 013, Z. S. R. R. (Rosja) 24 000, Marokko 22 648, Indo-Chiny (francuskie) 20 757, Ceylon 19 645, Węgry 19 236, Venezuela 17 500, Grecja 17 000, Columbia 16 000 Afryka Zachodnia (angielska) 15 048, Afryka Wschodnia (angielska) 14 700, Peru 13 600, Porto-Rico 12 491, Jugosławja 10 675, Rodezja 10 550, Tunis 9 695, Syrja 9 048, Turcja 9 000. Panama 8 316, Luxemburg 8 181, Persja 7 728, Jamajca 7 600, Sjam 7 550, Afryka Zachod. (francuska) 6 408, Congo Belgijskie 4 850, Republica Dominicana 4 261, Afryka Pol. Zach. 3 400, Bulgarja 3 300, Mauritius 3 300, Guatemala 3 097, Łotwa 3 014, Guiana (angielska) 2 912, Irak 2 911, Haiti 2 808, Boliwja 2 705, Estonja 2 705, Palestyna 2 523, Alaska 2 500, Newfoundland 2 410, Gdańsk 2 384, Hong Kong 2 356, Costa-Rica 2 281, Madagaskar 2 200, Sudan 2 176, Salvador 2 175, Equador 2 150, Angola 2 000, Indje Zachodnie 2 000, Paragwaj 2 000, Malta 1 990, Litwa 1 929, Martynika 1 650, Monaco 1 567, Barbados 1 540, Afryka Wschodnia (portugalska) 1 500, Marokko Hiszp. 1 500, Somali Eritrea 1 462, Gwadelupe 1 347, Cypr 1 304, Bahamas 1 250, Fiji 1 088, Islandja 1 063, Nicaragua 1 052, Honduras 1 050, Reunion Island 1 030, Nyasaland 1 000, Madera 790, Arabja 742, Trypolitanja 732, Gibraltar 700, Indje Zachodnie 650, Virgin Islands 580, Etjopja 568, Wyspy Azorskie 534, Tangier 525, Oceanja (francuska) 466, Oceanja (reszta) 450, Albanja 400, Grenada 397, Samoa 340, Liberja 300, Honduras 225, Afganistan 200, Gujana Holend. 195, St. Lucia 163, Wyspy Cooka 114, Gujana francuska 100, Borneo Północne Ang. 80, St. Pierre i Miquelon 75, Turkiestan i Kaukaz 74, Wyspy Faroe 52, Dominica 36, Wyspy Bermuda 20, Wyspy Seychelles 14.

Widzimy, że tempo motoryzacji świata wzrasta coraz bardziej. Widzimy, jak wydatnie zwiększyły się wszystkie powyżej podane cyfry w ciągu 10 lat. Szczególnie w krajach kolonjalnych przypadła motorowi rola pioniera kultury. Gdy kiedyś trzeba było z olbrzymim nakładem kapitału i sił budować koleje, by połączyć jakiś kraj z ośrodkami cywilizacji, to dzisiaj spełnia samochód to samo zadanie prędzej, taniej i skuteczniej.

Ręka w rękę ze wzrostem motoryzacji świata idzie oczywiście rozbudowa światowej sieci dróg. Nakoniec nie od rzeczy będzie wspomnieć, że śmiało można, jako jeden ze sprawdzianów zamożności i dzielności jakiegoś narodu przyjąć ilość samochodów, krążących po jego drogach.

Pokazy samochodów Citroën-Kegresse



Samochód Citroen-Kegresse z łatwością bierze najbardziej strome wzniesienia.

W ubiegłym tygodniu urządziła w Poznaniu firma Citroen niezwykle ciekawy pokaz nowej kreacji Citroena, samochodów-traktorów Kegresse o napędzie gąsienicowym. Nadzwyczajne i rzucające się w oczy zalety tego wozu jednoczącego traktor rolniczy, kamjon i traktor drogowy zjednały mu z miejsca licznych zwolenników.

Dla rolników Citroen-Kegresse jest niezmiernie wartościowym pomocnikiem. W czasie pokazu demonstrowano orkę ciężkiej i nigdy dotąd nie uprawianej gleby na wojskowym placu ćwiczeń, przyczem obecni rolnicy z uznaniem wyrażali się o dokładności i głębokości orki. Ze względu na swą dużą nośność własną, wynoszącą około 1 000 kg. nadaje się Kegress specjalnie dla obsiewania, gdyż można potrzebne ziarno wozić ze sobą. Również jako siła pociągowa oddaje Kegress wielkie usługi, ciągnąc trzy tony ciężarów. Na pokazie zaprzężono do niego wielki wóz obciążony trzema tonami drzewa, które ciągnął po wszelkiego rodzaju piaskach i bezdrożach. Na szosie wyciąga Kegresse szybkość maksymalną do 40 klm. na godzinę.

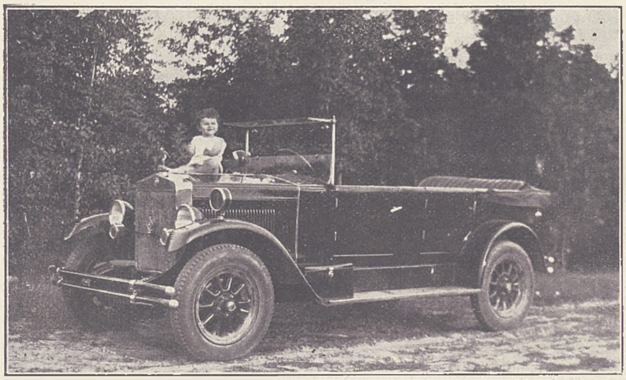
Najbardziej naocznie uwydatniają się zalety Kegressa przy pokazach jazdy w trudnym terenie. Głębokie doły, rowy, prawie prostopadłe ściany, sypki piasek, wszystko to pokonuje ten niesamowity samochód z największą łatwością. W dodatku prób tych dokonywał pod obciążeniem worków z piaskiem oraz kilkunastu osób o ogólnej wadze, przekraczającej tonę. Zaznaczyć należy, że te same samochody Citroen-Kegresse, w głębokiej zimie przebrnęły poprzez śniegi alpejskie do klasztoru St. Bernard w Szwajcarji, oraz przebyły Saharę.

Citroen-Kegresse zaopatrzony jest w normalny 4-ro cylindrowy silnik citroenowski o mocy 32 KM. Napęd następuje zapomocą dwóch pasów gąsienicowych, zastępujących tylne koła. Na pasy, w razie potrzeby jazdy po bardzo głębokim piasku nakłada się jeszcze specjalne ostrogi, zaś gumowe nakładki umożliwiają spokojną, elastyczną i równą jazdę po bruku. Do jazdy po śniegu zakłada się na przednie koła rodzaj nart. Jak już wspomniano wynosi nośność Kegressu 1000 kg., zaś zdolność pociągowa około 6 ton.

Kącik naszych czytelników

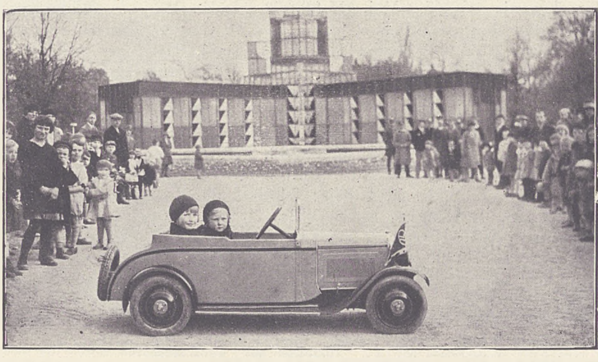
Drodzy Czytelnicy! Celem zacieśnienia węzłów współpracy i sympatji między najszerszemi kołami naszych Czytelników a „Samochodem", postanowiliśmy, począwszy od nieniejszego numeru, część jego odstąpić do wyłącznej Ich dyspozycji. Prosimy więc uprzejmie, o nadsyłanie nam ciekawych fotografij z wycieczek, imprez sportowych i życia towarzyskiego, związanych ze sportem motorowym, przedewszystkiem automobilizmem, oraz prosimy załączyć szczegółowy tekst.

Redakcja.



Mały Kotuś Rojek, już od najmłodszych lat jest „za pan brat" z samochodem i zaprawia się do trudnego, a tak pięknego sportu automobilowego. Podobno czytuje już namiętnie „Samochód".

* * *



(Po prawej:) Urszula i Krysia Sierszyńskie wzbudzają sensację swym wspaniałym Citroenem z elektrycznym napędem.



PP. Basia M. i Isia W. są zapalonemi automobilistkami. Na rycinie widzimy je przy swej ulubionej limuzynie F. N.

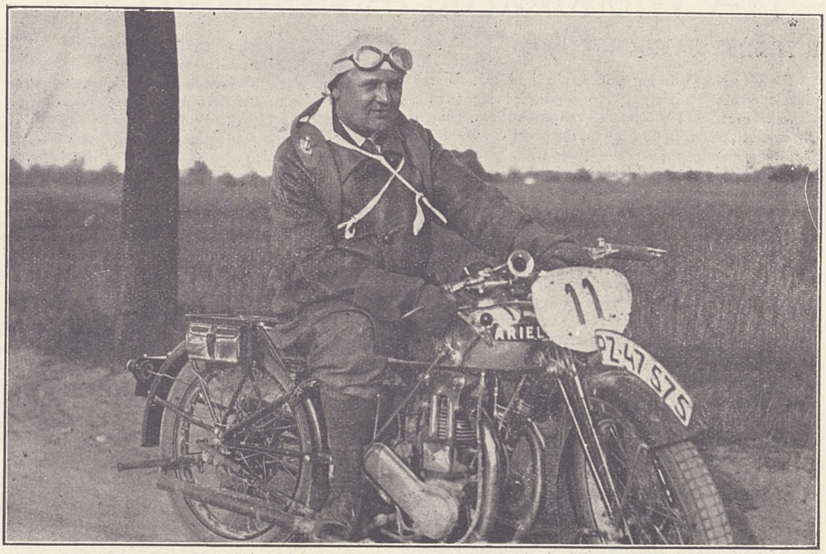
Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

W Zielone Świątki, a więc w pierwszych dniach czerwca będzie Kraków widownią całego szeregu imprez sportowych. I tak w sobotę, 7 czerwca odbędzie się ogólnopolski Zjazd Gwiaździsty do Krakowa. W ten sposób święcą corocznie polskie kluby automobilowe oficjalne otwarcie sezonu zjazdem do jednej z siedzib. W roku 1927 punktem zjazdu były Katowice, w r. 1928 Łódź, w ubiegłym roku goszczący Powszechną Wystawę Krajową Poznań, obecnie zaś Kraków.

W latach 1927-28 zwycięstwo odniósł Kraków (Ripper i Żychoń), na P. W. K. Łódź i Poznań (inż. Duszyński). Obecnie automobiliści krakowscy dokładają wszelkich starań i pilnie trenują, by na własnym terenie odnieść zwycięstwo.

Niedziela, 8 czerwca przyniesie nam drugą atrakcję: Wyścig Górski w Ojcowie o tytuł mistrza Polski w automobiliźmie. Terenem zaciętej walki będzie znana, piękna i dobra droga ojcowska. Na liście startu figurują nazwiska takich asów, jak Ripper, Liefeld i Szwarcstein, obok całego szeregu dobrze się zapowiadających młodszych automobilistów. Impreza ojcowska ze względu na malowniczość okolicy i doskonały stan drogi ma wszelkie szanse po temu, by stać się jednym z najpopularniejszych polskich wyścigów górskich.

Nakoniec w poniedziałek, 9 czerwca odbędzie się krakowski rajd pętlicowy. Trzy pętlice o łącznej długości 500 klm będą terenem, na którym kierowcy turystyczni będą mogli wykazać zalety swych maszyn w dziedzinie regularności jazdy. Prawdopodobnie startować będą również znani automobiliści czescy Mojzisek i Vermirovsky.



P. Marjan Malicki członek poznańskiej Unji zajął w rajdzie motocyklowym na motocyklu marki Ariel o poj. 250 ccm. zaszczytne pierwsze miejsce bijąc wszystkie kategorje.

* * *

Z inicjatywy swego wiceprezesa p. Wilhelma Rippera urządza Krakowski Klub Automobilowy w porozumieniu z władzami kościelnemi z okazji odpustu w kościółku na Obidowej za Chabówką doroczne „święcenie samochodów i motocykli". Stary kościółek świętego Krzyża, drewniana budowla z XVI wieku jest jednym z najbardziej charakterystycznych zabytków podhalańskiego budownictwa drewnianego. Członkowie Krakowskiego Klubu Automobilowego mają na swych wozach plakiety z kościółkiem św. Krzyża, zamiast tradycyjnego św. Krzysztofa.

* * *

Cała prasa amerykańska zapełniona jest wiadomościami o przybyciu w najbliższych dniach do U. S. A. Maseratiego ze swym nowym 18-cylindrowym wozem, który weźmie udział w wyścigach o Wielką Nagrodę Indianapolis. Wraz z konstruktorem Maseratim przybywa również kierowca Borzacchini, celem rozpoczęcia treningu do tego wyścigu, który odbędzie się w dniu 30 maja.

* * *

Coroczną poprzedniczką wyścigu Targa Florio jest „jazda dokoła Sycylji". Odbyła się ona, jak już donosiliśmy, również i w bieżącym roku. Charakterem swoim przypomina ona „Mille Miglia", albowiem i tu rozchodzi się o podobnie długą trasę, wynoszącą 975 klm. Prowadzi ona przez miejscowości Taorminę, Imerezę, Messynę, Katanję, Syrakuzy, Agrigento, Trapani, Bivio, Kalatafimi do Palermo zpowrotem. Start nastąpił o godzinic 11-tej w nocy. Wozy wypuszczano co 3 minuty. Jazda poprzez piękne drogi włoskie w nocy nie stawiała specjalnych trudności, albowiem z jednej strony niebo gwiaździste, a z drugiej dobrze oświetlone wsie i miasteczka włoskie, oraz utrzymywanie porządku przez karabinierów i milicję ułatwiało w wysokim stopniu uczestnictwo w zawodach. Wyścig zakończył się podobnie, jak w roku ubiegłym, zwycięstwem Rosy na O. M., który trasę przebył w 12 godzinach 27 min. i 1$^{3}/_{5}$ sek., bijąc swój zeszłoroczny rekord o 1 godz. 40 min. 50 sek., ustanawiając nowy (przeciętna szybkość 88,318 klm/godz.). Przeciętna szybkość teamu O. M., jako całości wyniosła 67,707 klm/godz. Drugie miejsce zajął Arcangeli na Alfa-Romeo, 13 godz. 1 min. 49$^{3}/_{5}$ sek., trzecie Guidotti, Alfa-Romeo 13 godz. 7 min. 4 sek., czwarte Vigo na Lanci-Lambda 13 godz. 9 min. 39$^{3}/_{5}$ sek. W kategorji poniżej 1 100 ccm pierwszy był Finocchaio, Fiat 18 godz. 7 min. 40 sek., drugi Corsi, Fiat 18 godz. 47 min. 45 sek., trzeci Cottone, Fiat 18 godz. 48 min. 43 sek.

* * *

W Afryce płn. w maju br. sezon sportu samochodowego znajduje się w całej pełni. Jeszcze nie przebrzmiało echo rajdu poprzez Saharę z okazji 100-lecia przynależności Algieru do Francji, dalej wyścigu o „Grand Prix" Tripolisu, gdzie tragiczną śmiercią zginął słynny kierowca br. Brilli Peri, „Grand Prix" Maroka i Oranji, a już notujemy trzy wyścigi, które się odbędą w ciągu tygodnia. Dnia 11. bm. rozegrany zostanie wyścig o „Grand Prix" Algieru, dostępny dla wozów sportowych, dnia 17. bm. „Grand Prix" dla wozów turystycznych (8 godzin), wreszcie 18. bm. „Grand Prix" Bugattiego. Wszystkie trzy imprezy odbędą się na drodze okrężnej koło Staneli, znajdującej się obecnie w beznagannym stanie. Do zawodów tych zgłosili się już tacy kierowcy, jak Dore, Etancelin, Lehoux, Zehender, którzy są wystarczającą rękojmią, że imprezy te stać będą na wysokim poziomie i wzbudzą żywe zainteresowanie zagranicą.

* * *

Na drugi międzynarodowy rajd awjonetek, organizowany przez Aeroklub niemiecki pod nazwą „Challenge de tourisme International", zgłoszono dotychczas 74 awjonetki. Według podziału na państwa zgłoszono następujące ilości awjonetek: Niemcy — 34, Polska — 16, Francja — 14, Anglja — 6, i Szwajcarja — 4. Nie nadesłały dotychczas zgłoszeń Czechosłowacja i Hiszpanja, które zadeklarowały również udział swój w zawodach powyższych.

W skład ekipy polskiej wchodzą następujące awjonetki: trzy RWD-2 (konstrukcji Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego) i trzy RWD-4 zgłoszone przez aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, dwie PZL-2 (lubelskiego Klubu lotniczego), dwie LKL-2 (lubelskiego Klubu lotniczego), cztery PWS Nr. 9, 50, 51 i 52 (podlaskiej wytwórni samolotów), jedna DKD-5 (Działowskiego), zgłoszona przez komitet wojewódzki LOPP. w Krakowie, oraz jedna S-1 (Sido), zgłoszona przez Aeroklub akademicki w Krakowie.



Znakomity lotnik Lindbergh przedsięwziął w poniedziałek wielkanocny, lot poprzez Amerykę, który trwał 14:45:32 przelatując 3 915 klm. z średnią szybkością 273 klm. na godz. W podróży towarzyszyła mu żona, wyszkolona pilotka.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Bomba pod samochodem). W ub. piątek około godziny 22,45 wydarzył się p. Poplewskiemu, który jechał samochodem marki Chevrolet, nr. rej. 40 558, należącym do p. Schuberta, na szosie Stęszew — Poznań w pobliżu wylotu drogi do Plewisk wypadek, który dziwnym zbiegiem okoliczności nie zakończył się tragicznie. Otóż samochód najechał na leżącą na szosie bombę, czy podobnego rodzaju przedmiot wybuchowy. Nastąpił wybuch, wskutek którego przód samochodu został niemal doszczętnie zniszczony. Szofer i p. Poplewski wyszli cudem prawie z opresji. Policja wszczęła energiczne śledztwo w tej sprawie i należy przypuszczać, że zbrodniczy sprawca tego wypadku nie ujdzie karzącej ręki sprawiedliwości.

BYDGOSZCZ. (Groźny wypadek samochodowy.) W poniedziałek przed południem na szosie Inowrocław—Bydgoszcz wydarzyła się groźna katastrofa samochodowa.

Samochodem marki Buick P. Z. 46 334, własność bydgoskiej filji Drukarni Polskiej Sp. Akc. w Poznaniu, wracał z Poznania dyrektor wspomnianej filji p. Władysław Strzyżowski z żoną, dzieckiem i służącą.

Krótko przed Bydgoszczą, w pobliżu tamtejszego lotniska, z powodu defektu łożyska przy tylnem kole, samochód począł niespodziewanie silnie zarzucać, tak iż kierowca nie mógł wyrównać maszyny. Przy czwartem zatoczeniu się samochód uderzył tylną częścią karoserji o drzewo i przewrócił się do góry kołami, przyczem z powodu rozlewu benzyny wybuchł pożar, który z wielką szybkością ogarnął cały pojazd.

Pasażerowie uniknęli śmierci tylko dzięki przytomności umysłu p. dyr. Strzyżowskiego i szofera, którzy z wielkim wysiłkiem, mimo potłuczeń, zdołali wyratować się z przewróconego samochodu i wydostać przytłoczone w samochodzie kobiety i dziecko na kilka sekund przed gwałtowną eksplozją zbiornika z benzyną.

Samochód spłonął doszczętnie, a jadący nim wyszli z katastrofy bez groźniejszych kontuzyj, odnosząc tylko lżejsze obrażenia zewnętrzne.

Na tem miejscu należy napiętnować wysoki brak kultury i etyki niektórych kierowców. W czasie katastrofy przejeżdżały obok miejsca wypadku trzy samochody prywatne, których kierowcy — miast udzielić znajdującym się w wozie osobom pomocy — zatrzymali swe wozy i mimo, że widzieli groźną sytuację, pojechali dalej. Dopiero kierowca nadjeżdżającej taksówki okazał się tym prawdziwym „gentlemenem-kierowcą" i podążył poszkodowanym z pomocą. A ile podobnych wypadków możnaby zacytować!

ŁÓDŹ. (Autobus rozbija furmankę). We wtorek w godzinach południowych na odcinku szosy Ozorków-Wieś wydarzyła się katastrofa samochodowa. Autobus, utrzymujący komunikację pomiędzy Łodzią i Ozorkowem, wpadł na wyjeżdżającą z bocznej drogi furmankę Antoniego Stolarczyka. Wskutek zderzenia wóz został rozbity, oba konie zabite, a Stolarczyk, wyrzucony z wozu, upadł głową na kamienie i doznał wstrząsu mózgu. Pasażerowie autobusu odnieśli lekkie pokaleczenia.

DIJON. (Niezwykłe ocalenie.) Niejaki p. Rasz, drogista z Paryża, jechał samochodem, w którym znajdowały się, oprócz niego, jeszcze cztery osoby, w górę drogi, wiodącej wzdłuż zbocza góry Pasyues pod Dijonem. Nagle, z nieznanych powodów, samochód skręcił, uderzył w parapet przydrożny, przebił go i spadł do jaru głębokości 15 metrów.

Szczególnym jednak trafem stanął na dnie jaru tak szczęśliwie, że żadna z pięciu jadących nim osób nie doznała najmniejszych nawet obrażeń, a przytem i sam samochód nie uległ nawet uszkodzeniu.

BERLIN. (Katastrofa samochodowa.) Pomiędzy Braunlage a Oberhaut w Niemczech środkowych wydarzyła się we wtorek katastrofa samochodowa.

Samochód ciężarowy, wiozący 23 pasażerów, zjeżdżając ze stromego gościńca, przewrócił się, grzebiąc pod sobą jadących. Równocześnie nastąpiła eksplozja, wskutek czego samochód spłonął. Wśród ofiar katastrofy znajduje się kilku emigrantów polskich.

Z KRAJU

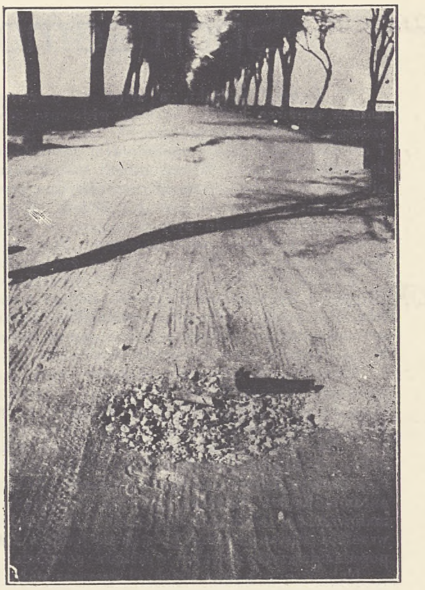
Samochody w województwie warszawskiem

W kwietniu warszawski urząd wojewódzki zarejestrował 76 samochodów, z tego 43 osobowe, 15 — motocykli, 10 autobusów, 5 ciężarowych i 3 dorożki. Wydano 175 praw jazdy, z tego 2 kobietom i 25 potwierdzeń prośby o uruchomieniu przedsiębiorstw autobusowych.

Dokonano ponownego przeglądu technicznego 35 autobusów.

Kara za przekroczenie konwencji

W ub. tygodniu odbyło się posiedzenie Sądu Regjonalnego Związku Kupców Branży Samochodowej, na którem rozpatrywano sprawę jednej z firm warszawskich, która dopuściła się przekroczenia umowy konwencyjnej w handlu pneumatykami. Ze względu na pewne okoliczności łagodzące sąd skazał tę firmę tylko na zapłacenie grzywny pieniężnej. Jak z tego widzimy, Związek Kupców Branży Samochodowej, posiadając odpowiednie instancje sądowe, może sam bez uciekania się do władz państwowych stłumić w zarodku wykroczenia nielojalnych kupców.



Wyrwa w nawierzchni szosy, spowodowana eksplozją zakopanej bomby, która doszczętnie zniszczyła przejeżdżający tam samochód.

Drogi smołowcowe

Z powodu wzmagającego się stale ruchu automobilowego, drogi obecne przestały odpowiadać swemu zadaniu i wymaganiom. Pod działaniem ssących właściwości gum samochodowych, ulegają szosy oraz drogi granitowe całkowitemu zniszczeniu, spotęgowanemu jeszcze działaniem opadów atmosferycznych.

Trudny ten problem został jednak rozwiązany przez wprowadzenie do budowy dróg systemu smołowcowego „Termak", którego produkt wytwarzany jest wyłącznie z surowców krajowych.

Drogi termakowe nie ulegają wpływom atmosferycznym ani mechanicznym; przeciwnie pod wpływem ruchu kołowego i automobilowego komprymują się, tworząc ściśle jednolitą, elastyczną powierzchnię, nieprzepuszczalną, wolną od kurzu i błota (wskutek małego stopnia ścieralności), tłumiącą hałas i turkot, o długoletniej trwałości, przy użyciu nawet do najcięższego ruchu kołowego i automobilowego. Jedną z głównych zalet stanowi również to, że koszty budowy i konserwacji dróg termakowych są znacznie niższe, niż przy innych systemach.

Najlepszą rękojmię wartości tegoż systemu stanowi szereg zbudowanych dróg termakowych, mianowicie: w Mysłowicach, Katowicach, Cieszynie, Zawierciu, Rybniku dla Powiatu i Magistratu, Poznaniu (kilka ulic), Ciechocinku, Inowrocławiu, Toruniu, Gnieźnie (jezdnię na moście celem ochrony konstrukcji żelaznej przed działaniem wody oraz dla usunięcia wstrząsu podczas ruchu), Białymstoku, Ostrzegowie, Bielsku, Olkuszu (3 ulice), odcinek szosy Czeladź — Będzin, ponownie w Rybniku dla Powiatu i Magistratu i t. d.

Kongres komunikacji autobusowej

Z szeregu kongresów i zjazdów, które odbędą się w Poznaniu podczas trwania Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki, na szczególną uwagę zasługuje kongres komunikacji autobusowej. Inicjatywę zorganizowania tego kongresu podjęły związki przedsiębiorstw autobusowych, skupiające w swoich szeregach olbrzymią większość właścicieli autobusów. Ostatnio sprawa ta była omawiana na zebraniu wielkopolskiego Związku przedsiębiorstw autobusowych, który będzie gospodarzem kongresu.

Dokładny termin tego kongresu ustalony będzie w najbliższym czasie. Na program złożą się kilkudniowe obrady techniczne i zwiedzanie M. W. K. T.



Samochód marki Chevrolet, który uległ zupełnemu zniszczeniu przy eksplozji bomby na szosie Stęszew — Poznań, opodal drogi bocznej do Plewisk.

Zabezpieczone czy niezabezpieczone przejazdy kolejowe?

W gospodarce kolejowej nie mało zwraca uwagi sprawa przejazdów kolejowych i związana z tem sprawa bezpieczeństwa, nabierająca aktualności i rozgłosu za każdym wypadkiem przejechania przez pociąg na przejeździe — samochodu, autobusu itd.

Wielkiego rozgłosu doznała m. in. katastrofa, która się wydarzyła w czerwcu ub. roku na przejeździe pod Arkuszewem, gdzie wielki autobus pasażerski zderzył się pociągiem nakielskim.

Według statystyki, w Polsce posiadamy 5 796 przejazdów strzeżonych, czyli zamkniętych, a 10 660 niestrzeżonych, czyli otwartych. Obsłużenie jednego przejazdu (przy trzech zmianach obsługi) kosztuje 6 500 zl rocznie. Zaopatrzenie wszystkich przejazdów otwartych w mechaniczne zapory, poza olbrzymim jednorazowym kosztem, pociągałoby za sobą wydatek 70 miljonów złotych rocznie. Wobec tak olbrzymich kosztów, zarządy kolejowe przystępują do szczegółowych badań nad nad tą sprawą.

Praktyka kolejowa polska, poparta praktyką kolei zagranicznych wykazuje, że strzeżenie wszystkich przejazdów kolejowych jest zbędne, co zresztą uznano na międzynarodowym kongresie kolejowym w Londynie przed trzema laty. Naogoł statystyka polska wykazuje, że ilość wypadków na przejazdach strzeżonych jest stosunkowo większa, niż na przejazdach niestrzeżonych, przyczem zdarzają się często wypadki wyłamania zapory.

Statystyka wypadków na drogach kołowych w Stanach Zjednoczonych świadczy, że ilość wypadków na skrzyżowaniach dróg z linjami kolejowemi stanowi tylko 10 procent ogólnej ilości wypadków na skrzyżowaniach wszelkich dróg. Z liczby 250 tys. przejazdów w Stanach Zjednoczonych 91 proc. tych przejazdów jest niestrzeżonych, a zaopatrzonych jedynie w tarcze i znaki ostrzegawcze.

Wyniki badań i doświadczeń gospodarki kolejowej w tej dziedzinie zmierzają w tym kierunku, aby w wypadkach, jeśli pozwolą na to warunki lokalne, na przejazdach kolejowych umieszczano tylko tarcze i inne znaki ostrzegawcze, zamiast instalowania mechanicznych zapór.

Zresztą kwestję tę regulują przepisy, zawarte w Międzynarodowej Konwencji o ruchu drogowym.

Z ZAGRANICY

Jak walczy Ameryka z kradzieżami samochodów

Coraz częstsze wypadki kradzieży samochodów i jazd nielegalnych w Stanach Zjednoczonych, skłoniły prasę nowojorską do podjęcia energicznej walki z przestępczością w tej dziedzinie. Postanowiono na przyszłość nie przyjmować inseratów podejrzanej treści od „dzikich" handlarzy, polecających kupna okazyjne po niemożliwie niskich cenach. Przy zamawianiu ogłoszenia o sprzedaży samochodu używanego z rąk prywatnych, żądać się będzie odtąd dowodu legalnego posiadania danego wozu, poświadczenia handlarza, u którego samochód został nabyty w stanie fabrycznie nowym, dalej musi istnieć możność obejrzenia wozu każdej chwili. Nakoniec musi inserat zawierać nazwę marki, modelu, numer fabryczny, rok produkcji i cenę sprzedaży.

Znaki uliczne w Londynie

Angielska „Automobil Association" zaprowadziła ostatnio w albiońskiej metropolji niezwykle pożyteczną nowość. W różnych dzielnicach Londynu, wzdłuż głównych dróg, prowadzących do miasta, ustawiono wielkie, dobrze widoczne drogowskazy. Każdy automobilista może tym sposobem odnaleźć drogę do centrum miasta bez szukania i rozpytywania się. Dla Londynu ma to szczególne znaczenie, gdyż miasto to posiada niezwykle skomplikowaną sieć ulic. Drogowskazy te, to żółte tablice, umieszczone na każdym narożniku, przyczem zaznaczono na nich najbliższe, ważniejsze skrzyżowanie uliczne, tak że wykluczone są tak często zdarzające się wypadki samochodowe, zachodzące w miastach o nieuregulowanym ruchu ulicznym.

Przywóz samolotów do Włoch

Królewski lotniczy Klub włoski otrzymał prawo udzielania pozwoleń na czasowy wwóz samolotów wszelkiego typu w granice państwa włoskiego bez opłat celnych i depozytów zwrotnych. Pozwolenia te uzależniają wjazd do Włoch przez lotniska celne w Mirafiori, Taliedo, San Nicolo del Lido, Littorio w Rzymie oraz dla wodnopłatowców w San Adrea, w Ostji w porcie genueńskim i w porcie neapolitańskim.

Nowy spadochron

W Portorose pod Triestem odbędą się próby nowego typu spadochronu, skonstruowanego przez p. Galliano Bagatin. Spadochron ten, o ile wiadomo, różni się od spadochronów wogóle, zwłaszcza dzięki matematycznej pewności otwarcia się.

Z zebrania Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych w Poznaniu

W dniu 26. kwietnia odbyło się na sali „Domu Kupiectwa Polskiego" w obecności licznie zebranych członków, pod przewodnictwem p. prezesa St. Sierszyńskiego ogólne zebranie Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych.

Po odczytaniu protokółu szczegółowe sprawozdanie z działalności Zarządu złożył prezes St. Sierszyński, zaznaczając, że Zarząd dokonał niezwykle doniosłej rzeczy, porządkującej stosunki w handlu gumami, wprowadzając na całą Rzeczpospolitą i Gdańsk konwencję sprzedaży gum. Obecnie w całej Polsce i W. M. Gdańsku gumy sprzedawane są już według jednolitego cennika.

Jednocześnie referent podniósł pozytywne załatwienie sprawy Salonu Samochodowego z Zarządem Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki, które umożliwią kupiectwu korzystną reklamę. Wystawie zaś wskutek przejęcia organizacji grupy samochodowej przez Zarząd Związku Kupców i Przemysłowców Samochodowych okazały i liczny udział najpoważniejszych firm samochodowych.

W dyskusji uchwalono na wniosek p. Gustowskiego wyrazić szczególne podziękowanie prezesowi i całemu Zarządowi za tak poważne pozytywne wyniki jego pracy, odbijające się korzystnie na budżetach każdej zrzeszonej w Związku firmy.

Następnie wybrano do Sądu Rejonowego konwencji odsprzedawców gum pp. Nowickiego, Kwiatkowskiego oraz Beszterdę z Poznania. Wentzla z Ostrowa, Butowskiego z Bydgoszczy. Do Sądu zaś Głównego w Warszawie p. dyr. St. Sierszyńskiego.

Poruszono także sprawę średniej dochodowości, którą Izba Skarbowa określa zupełnie niezgodnie z osiąganym zyskiem przez kupca, licząc przy samochodach 15% czystego zysku od obrotu, a przy gumach i akcesorjach 18%, podczas gdy w handlu samochodowym osiągnąć daje się najwyżej tylko 8%, a w handlu akcesorjami 10%. W tej sprawie postanowiono wystąpić do tutejszej Izby Skarbowej z postulatem określenia średniej dochodowości na podstawie rzeczywistych danych. Uchwalono również odnieść się do Izby Skarbowej z postulatem zezwolenia na odpisywanie amortyzacji od ceny zakupu samochodów i t. p. jak następuje: przy wozach do 15.000 zł, których używalność określona jest na 3 lata na 35% rocznie, przy wozach do 35.000 zł, których używalność określona jest na 4 lata, na 25% rocznie oraz przy wozach powyżej 35.000 zł, których używalność nie przenosi lat 5, na 20% rocznie.

Po załatwieniu spraw bieżących oraz wolnych wniosków przewodniczący zebranie zamknął, dziękując wszystkim za łaskawe przybycie.

Z „Samochodu" jestem bardzo zadowolony...

Tak pisze do nas w swym liście z dnia 22. ub. m. p. M. G. z Bydgoszczy.

Muszę Panom z całego serca podziękować za artykuły, które Panowie umieszczają w „Samochodzie"

To pismo otrzymuję co niedzielę i święta do domu. Czytam dużo książek i pism samochodowych, ale najbardziej mnie się podoba „Samochód", który stale czytam i jestem z niego bardzo zadowolony.

M. G.

Oryginały listów do redakcji gotowi jesteśmy każdej chwili przedłożyć.

Z Wielkopolskiego Związku Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych

Zebranie W. Z. P. A. odbyło się dnia 6. maja o godzinie 16-tej w lokalu Automobilklubu. Zebranie zagaił prezes inż. Massalski, witając licznie przybyłych właścicieli autobusów. Po zaakceptowaniu porządku obrad przystąpiono do szczegółowego omówienia spraw.

Szczegółowe sprawozdanie z odbytego w Warszawie w dniu 3 kwietnia zjazdu delegatów związków autobusowych złożył p. inż. Massalski, podając również do wiadomości zebranym szczegóły dotyczące I. Kongresu Komunikacji Autobusowej, który odbędzie się w Poznaniu w dniach 21 i 22 lipca br. Członkowie związku zgodzili się na jednorazową składkę na rzecz kongresu w wysokości 2 zł. od autobusu.

Następnie poruszono sprawę projektu o Państwowym Funduszu Drogowym. Ogólnie stwierdzono, że projekt ten godzi w komunikację autobusową, że stanowi dla niej cios śmiertelny, a co za tem idzie, poderwie egzystencję bezwzględnie wszystkich przedsiębiorstw autobusowych — choćby finansowo najsilniejszych, pozbawi pracy i możności egzystencji tysiące pracowników tej branży. Rozważano szczegółowo jakie stawki podatkowe byłyby możliwe do opłacenia. W tej sprawie postanowiono, że członkowie związku nadeślą szczegółowe dane, które pozwolą zarządowi zorjentować się w nadesłanym materjale.

Omówiono również sprawę przebudowania autobusów, będących w ruchu i przystosowania ich do wymogów nowej ustawy. Ustalono zgodnie, że ustawa ta wymaga pewnej nowelizacji, zwłaszcza sprawa zakładania zegarów kontrolnych, które są bardzo drogie, a nie dają przewidywanych korzyści. Zakup tych zegarów spowoduje koszt przeszło 4 miljonów złotych, które to pieniądze będą wywiezione poza granicę państwa, gdyż zegarów tych w kraju się nie wyrabia, co i dla naszego bilansu handlowego również nie wpłynie korzystnie. Tylokrotnie poruszana sprawa dworca autobusowego stoi narazie na martwym punkcie. Stwierdzono, że najkorzystniejsze dla wygody publiczności byłoby stworzenie 2 lub 3 prowizorycznych choćby dworców autobusowych. Projektowano plac Sapieżyński, plac Bernardyński i Rynek Łazarski. Członkom związku pokazano wzór czapki i opasek, które mają być wprowadzone przez Urząd Wojewódzki jako umundurowanie obsługi autobusów.

W wolnych głosach poruszono sprawy rozkładów jazdy, sprawy brudnej konkurencji niektórych przedsiębiorców i sprawę umieszczania reklam w autobusach.

* * *

W dniu 23 kwietnia odbył się w Warszawie zjazd delegatów przedsiębiorstw autobusowych z całej Polski. W zjeździe wzięło udział około 50-ciu delegatów z Warszawy, Poznania, Łodzi, Stanisławowa, Lublina, Białostoku, Kielc i Łucka.

W wyniku obrad postanowiono m. in. przeprowadzić na terenie całej Polski spis autobusów, które na mocy rozporządzenia ministra robót publicznych mają do dnia 1 sierpnia b. r ulec przeróbkom, oraz wystąpić do władz o rozciągnięcie na całą Polskę rozporządzenia o czapkach i opaskach dla obsługi autobusowej, wprowadzonych dotychczas jedynie na terenie dwóch województw.

W związku z projektem ustawy o państwowym funduszu drogowym zjazd wybrał komisję, która zajmie się przestudjowaniem projektu.

W dalszym ciągu postanowiono umieścić we wszystkich biurach podróży rozkłady jazdy autobusów, nadto omawiano sprawy ogólnopolskiego kongresu komunikacji autobusowej, który odbędzie się w Poznaniu z okazji Międzynarodowej Wystawy Turystyki i Komunikacji, przyczem uchwalono prowadzić propagandę wystawy przez umieszczanie plakatów we wszystkich autobusach, oraz wydać z okazji wystawy specjalny numer czasopisma „Autobus" w języku polskim i francuskim.

Komunikaty M. W. K. T.

Najświeższe wiadomości o M. W. K. T.

Na skutek zabiegów Poselstwa Rzeczypospolitej Polskiej w Brazylji, rząd brazylijski postanowił wziąć oficjalnie udział w Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu. W nocie z dnia 14 kwietnia p. dr. Octavio Mangabeira, minister spraw zagranicznych Brazylji, zawiadomił poselstwo, że minister komunikacji i robót publicznych upoważnił Komisję Dróg Federalnych do zorganizowania kolekcji eksponatów, obejmującej mapy, fotografje i inne dane, które mają związek z M. W. K. T.

Rada Ministrów w Brukseli powzięła przychylną decyzję co do udziału Belgji w Międzynarodowej Wystawie 1930 roku w Poznaniu.

Na terenach M. W. K. T. będzie uruchomiony teatr świetlny, gdzie wyświetlane będą filmy, reklamujące przemysł i handel oraz turystykę.

Ten kino-teatr będzie zorganizowany przez firmę „Falanga", pozostającą w ścisłym kontakcie z P. A. T.

Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

Z Komisji Techn.-Sportowej. W myśl porozumienia się z Komitetem L. O. P. P. urządza A. W. w dniu 25 maja na arenie P. W. K. turniej samochodowy, z którego dochód przeznaczono na cele L. O. P. P. Regulamin turnieju wyślemy pp. Członkom w najbliższym czasie. — Na mocy porozumienia się na zebraniu M. K. A. w Warszawie ustalono termin Zjazdu Gwiaździstego do Poznania na 12 lipca, a Pościgu za balonem na 13 lipca.

Przesunięto termin wyścigu płaskiego z dnia 4 maja na 27 lipca r. b.

Wycieczka do Czarnkowa — Ujścia — Chodzieży. Na ostatniem zebraniu Komisji Turystycznej ustalono terminy wycieczek na miesiąc maj i czerwiec. Najbliższa wycieczka odbędzie się *11 maja do Czarnkowa — Ujścia — Chodzieży.* Wyjazd wyznaczono na godz. 9-tą z przed lokali klubowych przy ul. Kantaka 1. W programie wycieczki przewidziano postój w Czarnkowie, zwiedzenie Kalwarji w Ujściu i krótki postój w Chodzieży. Ażeby umożliwić wszystkim pp. Członkom z okolicy udział w ubieganiu się o nagrody Komisji Turystycznej ustanowiono zbiórki w Czarnkowie na Rynku o godz. 11-ej, w Ujściu o godz. 15-ej i w Chodzieży o godz. 17-ej. Zapraszamy wszystkich pp. Członków z okolicy o przyłączenie się do wycieczki. Wszystkim Członkom, którzy się do wycieczki w Czarnkowie, Ujściu lub Chodzieży przyłączą, policzona będzie punktacja w myśl regulaminu nagród Komisji Turystycznej. — Poza tem Komisja Turystyczna ustaliła następujące terminy wycieczek: 29 maja wycieczka do Gostynia — Borku; 29 czerwca wycieczka do Osieczny.

Wjazd do Czechosłowacji. Podajemy PP. Członkom do wiadomości, że według doniesienia nam przez Konsulat Czechosłowacki w Poznaniu rząd czechosłowacki postanowił ratyfikować jeszcze na wiosnę br. międzynarodową umowę o jeździe samochodami z roku 1926 oraz wprowadzić w życie nową ustawę samochodową, ażeby w ten sposób ujednolicić tak formalności, jak i przepisy drogowe z przepisami państw zachodnio europejskich.

Sprawy drogowe. PP. Członkom pozwalamy sobie przypomnieć, że można w Sekretarjacie A. W. nabyć: odcinki 1—4 mapy Wojsk. Instyt. Georgr. (Pomorze i Poznań), mapę samochodową Polski w 7 odcinkach Gea: Przewodnik po Polsce A. P. Przy tej okazji zwracamy się do PP. Członków z apelem, by o zauważonych niedokładnościach w mapach samochodowych odnośnie kilometrażu, dróg, niebezpiecznych przejazdów itp. odwrotnie uwiadomili Sekretarjat A. W.

Oznaki klubowe. Zauważyliśmy, że jeszcze wielu PP. Członków nie posiada oznaki klubowej. Wobec tego przypominamy, że w Sekretarjacie Klubu można nabyć następujące oznaki: oznak złocony na samochód w cenie 50 zł. chorągiewki haftowane — 42 zł; oznak złocony w butonierkę — 10 zł; oznak haftowany na czapkę — 6 zł.

Komunikat Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja"

1. Zgodnie z §§ 17 i 20 naszego regulaminu skreśla się z dniem 31 grudnia 1929 r. następujących członków: Pietrzykowski Kazimierz, Kulas Franciszek, Musiał Klemens, Marciniak Czesław, Łukomski Bolesław, Ciastowski Tadeusz, Bandych Hieronim, Śledziński Henryk i Górecki Bronisław.

2. Z dniem 1 maja br. przyjęto na członków nadzwyczajnych pp.: Fiedler Ryszard, Wiśniewski Antoni, Wieczorek Franciszek, Wojciechowski Seweryn, Zabłocki Bogdan i Lachert Czesław.

3. Wszystkim zawodnikom i współpracownikom w organizacji i przeprowadzeniu rajdu przesyłamy tą drogą nasze serdeczne podziękowanie.

4. Wzywa się wszystkich członków startujących w imprezach motocyklowych o natychmiastowe zgłoszenie licencji Polskiego Związku Motocyklowego.

5. W najbliższym czasie odbędzie się wspólny egzamin dla kierowców dla uzyskania świadectwa Wszyscy zainteresowani winni się spiesznie zgłosić u komandora.

6. W niedzielę dnia 11. bm. odbędzie się kilometre lancé. Zbiórka celem wspólnego wyjazdu o godzinie 14-ej przed lokalem Europy.

7. Rozdanie nagród zwycięzcom rajdu odbędzie się w niedzielę 11 bm. o godz. 20-ej w lokalu klubowym (Europa).

Pierwszy rajd motocyklowy „Unji"

(Dokończenie ze str. 6-tej.)

z wozem wicekomandora „Buick'iem", który na stosunkowo krótkiej trasie miał nie mniej nie więcej aż 7 defektów gum. Wóz ten wskutek niemożliwości posuwania się na przepisanej rajdem trasie obiera prostą drogę do Poznania.

Zdążamy dalej, ale już kilkanaście kilometrów za Lesznem spotyka nas to samo, co p. Lacherta w Nekli. Przed nami posuwa się pojazd jednokonny, który mimo licznych sygnałów ani myślał zjechać na latówkę, wobec czego w samym Borku oddaliśmy go w ręce władz bezpieczeństwa, tembardziej, że na całej trasie zapewniona była uczestnikom pomoc policji. W Jarocinie dowiadujemy się to samo co w Lesznie, że przez punkt kontrolny przejechała ta sama liczba uczestników i po odbiorze protokółu jedziemy dalej.

Kilkanaście kilometrów za Jarocinem spotykamy komandora rajdu p. Fischera, który powracał z Poznania i oznajmił, że 14-tu uczestników dojechało tamże, wśród nich jeden poza konkursem. Przed Kostrzynem urządzono uczestnikom niespodziankę w postaci tajnego punktu kontrolnego, a uczestnicy nie przeczuwając zasadzki, spragnieni wypoczynku, wpadli w pułapkę, zbierając nowe punkty karne. Do Poznania zajeżdżamy krótko po godzinie 18-tej i dowiadujemy się, że pierwszy uczestnik przybył do finiszu w chwilę po godzinie 14.30.

Był nim Górecki na New Hudsonie. Dalej przybyli kolejno: Ziółkowski (Rudge), Miładowski (B. M. W.), Czeczunist (Sarolea), Wargin (DKW.), Tyrała Aleksander (Calthorpe), Malicki (Ariel), Turkiewicz (Motosacoche), Weber (A. J. S.), Mentzel (B. M. W.), Nagengast (A. J. S.), Kościański (Rudge), Lachert (Sarolea) i Wieczorek (Rudge).

W ogólnej klasyfikacji zajął pierwsze miejsce Malicki Marjan (91 pkt.), drugie Tyrała Aleksander (88 pkt.), trzecie Mentzel Cezary (78 pkt.), czwarte Górecki Kazimierz (73 pkt.), piąte Ziółkowski Alfons (66 pkt.), szóste Turkiewicz Wacław (29 pkt.) i siódme Wieczorek Franciszek (22 pkt.)

Nagrodę w klasie A ufundowaną przez firmę Goodyear oraz nagrodę za najlepszy czas dla członka Unji zdobył p. Malicki, w klasie B nagrodę firmy Polmotor p. Tyrała Aleksander, w klasie C nagrodę firmy Erge-Motor p. Górecki Kazimierz, w klasie L z przyczepkami nagrodę inż. St. Głowackiego Mentzel Cezary (Union, Łódź). Nagrodę drużynową zdobył zespół V. Unji w składzie: Kościański, Weber i Wieczorek. Zespołowi temu przypada śliczny puhar, ufundowany przez fabrykę motocykli „Lech" w Opalenicy.

Wyróżnienie za wyczyn sportowy przyznano p. Lachertowi na Sarolei oraz jego towarzyszowi Soplicy i p. Kościańskiemu.



Jeszcze o czasie reakcji

Jak już niejednokrotnie wyjaśnialiśmy, § 7 ustawy samochodowej z dnia 3 maja 1909 zawiera postanowienie, wykluczające odpowiedzialność za wypadek samochodowy, jeżeli wypadku uniknąć nie było można, „a kierowca dołożył wszelkiej w danych okolicznościach wskazanej staranności", o ile przytem wypadek nie został spowodowany „wadliwem funkcjonowaniem urządzeń samochodu". Ustawodawstwo niemieckie w przepisach o ruchu ujęło moment ten jeszcze ciaśniej, przepisując, że w pewnych okolicznościach samochód musi jechać tak wolno, by mógł zatrzymać się „na najkrótszym dystansie (auf kuerzeste Entfernung)". Ustawodawstwo polskie w tej formie postanowienia tego nie przyjęło, jednak ma ono znaczenie dla oceny ogólnej staranności kierowcy w razie wypadku.

W procesie sądowym w związku z tem szczególnie ważnym momentem jest określenie, dlaczego kierowca samochodu nie zatrzymał wozu bezpośrednio przed karambolażem i bardzo często, w braku ściśle określonych zeznań świadków i dowodów rzeczowych sąd staje na stanowisku, że fakt nie zatrzymania wozu na czas jest wynikiem zbyt szybkiego tempa. Wprawdzie dozwolone jest w komunikacji miejskiej (chodzi tu przedewszystkiem o wypadki w ruchu miejskim) tempo 40 klm/godz., jednak postanowienie generalne § 15 rozporządzenia o używaniu i ochronie dróg i właściwe przepisy o ruchu pojazdów na drogach publicznych zakreślają szybkość jazdy tak elastycznie, że z każdego z tych przepisów można bardzo łatwo ukręcić bicz na automobilistę.

Przy powoływaniu się na wspomniane powyżej na wstępie przepisy ustawy samochodowej automobilista musi udowodnić, w celu uniewinnienia się, szereg okoliczności, które są do udowodnienia dość trudne, a mianowicie:

1. że bezpośrednio przed wypadkiem generaliter nie jechał szybkością większą niż 40 klm, a ponadto, że nie jechał szybkością większą, niż była wskazana w danych konkretnych warunkach ruchu ulicznego, stanu jezdni, przejrzystości ulicy itd.,

2. że w chwili ujawnienia się przeszkody natychmiast zastosował wszelkie środki w celu uniknięcia wypadku, a więc przedewszystkiem, że uruchomił hamulce natychmiast,

3. że hamulce jego działały prawidłowo, to znaczy, że efekt hamowania nie był mniejszy, niż w danych warunkach (konstrukcja techniczna, stan jezdni) rozsądnie spodziewać się należało.

Interesują nas przedewszystkiem ostatnie dwa momenty, które przedłożyliśmy jako tezy prawnicze. Rozważmy je pod kątem widzenia praktyki. Przypuśćmy, że automobilista A jedzie ulicą. Z jezdni schodzi nagle pieszy B. Automobilista daje sygnał, B nie słyszy, jest już na torze wozu. Automobilista uruchamia hamulce, wóz toczy się jeszcze dalej i, być może zatrzyma się przed B, być może również, że pójdzie dalej powodując wypadek. Jak widzimy, jestto zdarzenie typowe, bardzo częste w praktyce i automobilowej i sądowej.

Jak wygląda i powinna wyglądać ocena prawna tego wypadku i jakie rozważania powinny doprowadzić do skonkretyzowania kwestji winy? Otóż w głównych zarysach wspomniane wyżej tezy wskazują drogę obrony dla automobilisty. Prima facie bowiem prawo przemawia przeciw niemu, bo choć poszkodowany B dopuścił się niedbalstwa przez to, że nie przekonał się czy jezdnia jest wolna, to jednak mimo to — w myśl ustalonej praktyki sądu i odpowiedniej, a trafnej interpretacji przepisów ustawowych — automobilista winien jeździć tak, by nie narażać na niebezpieczeństwo współużywających jezdnię. Wobec tego nie potrzeba wykazywać, że on ponosi winę, lecz właśnie automobilista musi wykazać w postępowaniu odwodowem, że on tej winy nie ponosi.

Będzie więc przed sądem prawdopodobnie tłumaczył się tak: „Jechałem z szybkością 30 klm, w odległości 20 mtr przed sobą zauważyłem B, wchodzącego na jezdnię. Na sygnał, B nie zwrócił uwagi. Gdy chciałem go wyminąć zauważyłem, że z przeciwnej strony nadjeżdża samochód. W tej chwili byłem oddalony od B na 10 mtr mniejwięcej i zwolniłem szybkość do 20 klm/godz. Wtedy zacisnąłem odrazu hamulec nożny i ręczny, jednak nie zdążyłem zahamować zupełnie, i B został uderzony.

Przypuśćmy, że automobiliście uda się wszystko to, co mówił, udowodnić co do joty. Jaka będzie ocena prawna?

Otóż niestety trzeba powiedzieć, że przy obecnej praktyce sądowej ocena ta prawdopodobnie nie wypadłaby na jego korzyść. Sąd bowiem, wychodząc z założenia, że obowiązek staranności kierowcy warunkuje, że kierowca w każdym wypadku musi panować nad maszyną, przyjąłby, że uruchomienie hamulcy nastąpiło zbyt późno, i w tem dopatrzyłby się winy automobilisty.

Nie ulega kwestji, że tego rodzaju stanowisko, jakkolwiek proceduralnie, ze względu na zasadę swobodnej oceny dowodów dopuszczalne, nie jest trafne, i nie wytrzymuje krytyki. Przedewszystkiem bowiem trzeba zważyć, iż niemożliwem i niewykonalnem jest zatrzymanie wozu natychmiast. Choćby wóz posuwał się z najmniejszą nawet chyżością, to zawsze jeszcze po najsilniejszem uruchomieniu hamulcy siłą bezwładu potoczy się dalej na pewnej większej lub mniejszej przestrzeni. Przestrzeń tę, od momentu pełnego uruchomienia hamulcy, aż do punktu zatrzymania się wozu, nazywamy torem hamowania. Jestto więc przestrzeń zmienna, zależna od szeregu czynników, które omówimy później.

Jednak pojazd mechaniczny składa się nietylko z żelaziwa, lecz również z człowieka, który siedzi przy sterze. Już proste doświadczenie codzienne uczy, że człowiek na wrażenie oczne nie reaguje natychmiast, lecz zawsze po pewnym upływie czasu. Kto nie wierzy, niech się przez parę minut pobawi w „łapki", a z matematyczną prawie ścisłością stwierdzi swój własny czas reakcji. Albowiem reakcja duchowa składa się z całego szeregu czynników, któremi bardzo obszernie zajmowała się nauka psychologji, od Wundta począwszy. Przesłanką bowiem ruchu jest przedewszystkiem wrażenie zewnętrzne, przypuśćmy optyczne, lub też dźwiękowe. Wrażenie to przez oczy lub słuch przechodzi do mózgu, który z prostego impulsu w formie plam świetlnych czy drgań głosowych powietrza wytwarza pojęcie. Mówiąc popularnie, obserwujący zaczyna rozumieć, o co chodzi. Wówczas praca mózgu, rozważając przesłane mu przez zmysły pojęcia, dochodzi do wniosków, które aktem woli realizuje i przesyła do odpowiednich nerwów motorycznych, uruchamiających odpowiednie muskuły.

Jest rzeczą jasną, że cały ten skomplikowany proces nie może odbyć cię natychmiast, w znaczeniu fizykalnem, lecz że od chwili przyjęcia impulsu aż do chwili wykonania odpowiedniego ruchu musi upłynąć pewien czas, dokładnie już dziś przez naukę zbadany w różnych warunkach i okolicznościach, który nazywamy czasem reakcji.

W świetle tego co poprzednio powiedziano, można moment od chwili zauważenia przeszkody przez A aż do chwili rzeczywistego zatrzymania wozu rozłożyć na dwa okresy główne:

1) czas od zaobserwowania aż do uruchomienia hamulcy,

2) od uruchomienia hamulcy aż do zatrzymania, innemi słowy a) czas reakcji, b) tor hamowania. Chwila rozwagi wykaże, że jest tam jeszcze moment trzeci, a mianowicie od chwili uchwycenia za hamulec aż do chwili przyciągnięcia tego hamulca do maksimum działania. Upływa i tu zawsze pewien czas, który jednak trzeba uwzględnić, gdy chodzi o ułamki sekundy. Czas ten zależny jest od technicznej konstrukcji hamulca, jak również od jego nastawienia, w szczególności od tego czy ma mniejszy lub większy luz. Wielkość tę eksperymentalnie ustalono na 1/4 do 1/3 sekundy, i to możemy przyjąć jako wartość stałą. Mielibyśmy więc przy wypadku tego rodzaju do uwzględnienia trzy czynniki: 1. czas reakcji, 2. uruchomienie hamulca, 3 tor hamowania.

O momencie pierwszym pisaliśmy w „Samochodzie" już niejednokrotnie. Czas reakcji jest czynnikiem czysto indywidualnym, zależnym od całego ustroju psychicznego danego kierowcy i przy badaniu psychotechnicznem kierowców powinien być bardzo ściśle ustalanym i stanowić kryterjum zdolności kierowcy. Jest bowiem rzeczą jasną, że naprzykład kierowca wozu pogotowia ratunkowego czy straży ogniowej musi wykazywać znacznie krótszy czas reakcji, niż naprzykład kierowca samochodu ciężarowego. Czas ten praktyka sądowa krajów zachodnich ustaliła na okres jednej do dwóch sekund, przyczem naprzykład wpływ alkoholu jest tutaj dość znaczny, gdyż niewielkie dawki skracają czas reakcji często bardzo znacznie, większe natomiast przedłużają go niepomiernie. Oczywiście odgrywają tu również rolę czynniki inne, jak naprzykład napięcie uwagi, zmęczenie itd., przyczem jednak trzeba stwierdzić, że dla oceny winy lub bez winy automobilisty, decydującym musi być stan najlepszy, a więc przy pełnej świeżości psychicznej i fizycznej oraz przy pełnem napięciu uwagi. Czas reakcji w praktyce naprzykład sądów niemieckich nazywa się zupełnie nietrafnie „sekundą przestrachu" (Schrecksekunde). O przestrachu jednak w danym wypadku mowy być nie może, gdyż przestrach warunkuje zdarzenie nieoczekiwane, a automobilista musi zawsze i w każdej chwili być przygotowany na wszelkie ewentualności. Zresztą doświadczenie uczy, że w momencie rzeczywistego strachu automobilista działa odruchem, a więc przy wyłączeniu częściowem opisanych powyżej procesów psychicznych, co wpływa raczej na skrócenie czasu reakcji, niż na jego przedłużenie.

Warto zaznaczyć, że obydwa te czynniki dają już razem w najlepszych nawet warunkach opóźnienie od jednej do półtora sekundy, co przy przeliczeniu na przestrzeń wynosi przy szybkości 30 klm/godz. 8,33 mtr do 12,52 mtr. Ponadto uwzględnić trzeba tor hamowania, co omówimy w następnym artykule.

pz

HUMOR

W sam czas...



Tonący: — Chwała Bogu! Nareszcie koło ratunkowe!

Co mu zrobić!

Koło stacji benzynowej umieszczono — jak zwykle — napis: palenie wzbronione. Pewnego dnia widzi dozorca, że jakiś mały chłopiec stoi przy stacji z palącym się papierosem w ustach. Wściekły krzyczy:

— Czy nie widzisz tablicy z napisem?

— Oczywiście — odpowiada chłopiec — tablicę widzę, ale nie umiem czytać.

Nerwowy

Raz pytano się żony pewnego kierowcy, znanego z nerwowości, czy nie boi się jeździć autem ze swym nieopanowanym małżonkiem po ruchliwych ulicach miasta.

— Oh, nie — odpowiada ona. — Czuję się zupełnie bezpieczną. Mój małżonek przeszedł niedawno kurs „pierwsza pomoc w nagłych wypadkach", a pozatem zna adresy wszystkich szpitali w mieście.

Na raty

Automobilista przejechał jakiegoś człowieka na drodze wiejskiej, pragnie załatwić sprawę polubownie i proponuje:

— Macie tu na razie dwadzieścia złotych. Zostawcie mi swój adres, to przyślę wam jeszcze pieniędzy.

— Tak nie idzie — wykrztusił oburzony chłopak. — Czy pan myśli, że ja się pozwolę przejeżdżać na raty?!

Mała omyłka...

Pewien automobilista stracił podczas ciemnej, dżdżystej nocy orjentację i chcąc odnaleźć drogę, szukał najbliższego drogowskazu. Rzeczywiście, w chwilę później napotkał tablicę, jednak nie mógł jej w ciemności odczytać, wdrapał się na słupek i znalazł tam napis: „Świeżo malowane".

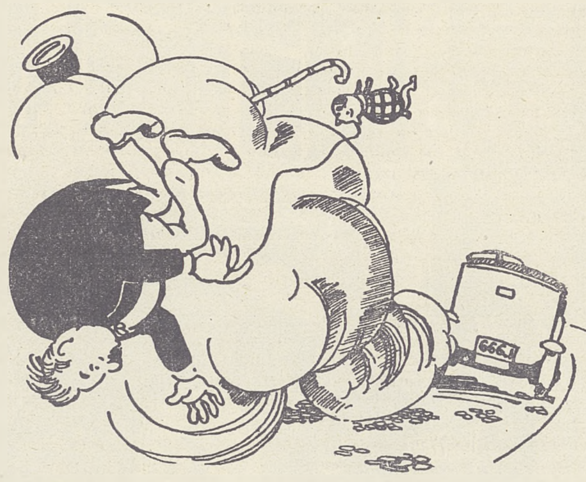
Uparty ojciec...

Przed małą chatką farmerską w Tennessee zatrzymuje się wspaniała limuzyna Rolls-Royce, z której wysiada młody człowiek. Na progu spotyka starego, pomarszczonego farmera.

— Ojcze, — mówi do niego — nie poznajesz mnie? To ja, twój syn Billy. Przed dziesięciu laty posłałeś mnie do miasta po tytoń. Nie powróciłem stamtąd więcej, dorobiłem się wielkiego majątku i oto powracam własnym Rolls-Roycem.

— No dobrze, a gdzie jest ten tytoń, po który cię posłałem?

Omylił się...

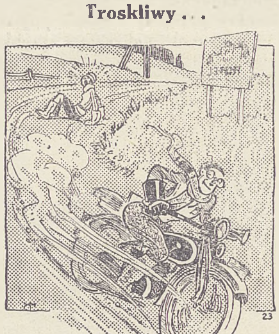


— Możesz uciekać. Policja cię i tak dosięgnie. Widzę twój numer — 1999!

Lecz powiedz mi teraz, coś ty właściwie robił z wolnym czasem?

— Uczyłem się prowadzić motocykl.

Troskliwy...



Trzymaj się Zosiu mocno! Zdaje się, że przejechałem kogoś i teraz ten ktoś krzyczy ztyłu.

Osobliwy wyłom...



— Jaki u pana dziwny wyłom w murze, panie sąsiedzie!

— Tak, może żona pomyliła się w bramie od garażu.

Skarcona swawola...



Źle zrozumiała...

— Pani przekroczyła dozwoloną szybkość — powiada policjant — proszę o nazwisko i adres.

— Niech pan pisze poste restante pod „czerwona róża" — odpowiada zaczerwieniona automobilistka.

Także motocykl...

— Dlaczego pan jeździ motocyklem? Przecież niedawno kupił pan sobie limuzynę.

— Tak niedawno zrobiłem wycieczkę, i z części które pozostały z samochodu zrobiłem sobie motocykl.

Wytłumaczony...

— Mój synu, przyrzekłem ci motocykl za zdaną maturę. Ponieważ przepadłeś, więc oczywiście go nie dostaniesz.

Rozmaitości ze świata





Związek kobiet w Kolonji uruchomił ostatnio autobus-restaurację, który objeżdża place budowlane, fabryki, boiska sportowe etc. i obnosi tanie potrawy i napoje.

* * *

Wiosna w całej pełni! Zewsząd spieszą automobiliści i motocykliści na week-end. Na rycinie widzimy uroczą motocyklistkę przy łowieniu ryb.

* * *

Traktor-draga, przygotowujący grunt pod budowę linji kolejowej Southern-Pacific-Railway.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3.79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524. 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.